GRAĐA

ZA GOSPODARSKU POVIJEST HRVATSKE

KNJIGA 3

GRAĐA ZA GOSPODARSKU POVIJEST HRVATSKE

GRAĐA ZA GOSPODARSKU POVIJEST HRVATSKE

KNJIGA 3.

Uredio

Akademik MIJO MIRKOVIĆ

JUGOSLAVENSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI

JOSIP GORNIČIĆ-BRDOVAČKI

RAZVITAK ŽELJEZNICA U HRVATSKOJ DO 1918. GODINE

Građenje, organizacija i financijalni odnosi

ZAGREB

1952

KNJIŽNICA NOO MEDVEŠČAK ZAGREB
67107
656
GOR

PREDGOVOR

Veliki pozitivan učinak, koje su željeznice u 19. stoljeću izvršile u evropskim zemljama na razvitak teške metalurgije, proizvodnje željeza, čelika, tračnica, vagona, lokomotiva i mašinogradnja uopće izostao je u Hrvatskoj posve. Ni razvitak rudarstva i posebno ugljenih rudnika nisu željeznice u Hrvatskoj, od njihove pojave 1862. do 1918. osobito pomaknule naprijed. Izostalo je i stvaranje velikih građevnih poduzeća za gradnju željeznica, a i razvitak prerađivačke industrije nije znatnije ubrzan. Urbanizacija je napredovala vrlo sporo. U godini 1910. ima Zagreb 79.000 stanovnika, samo za 20.000 više od Pule (59.000) i Rijeke (60.000) ali za 15.000 manje nego Subotica (94.610). Drugi su gradovi Hrvatske još manji: Osijek 31.388 i Split 21.407.

Željeznice u Hrvatskoj, ma da su građene na hrvatskom području, nisu nastale zato, da u prvom redu zadovolje potrebe narodnog gospodarstva Hrvatske niti da pokrenu proizvodne snage u samoj Hrvatskoj. Prva željeznička pruga u Hrvatskoj Zidani Most—Zagreb—Sisak (1862) sagrađena je, da prije austro-ugarske nagodbe (1867) i prije definitivnog povlačenja Austrije iz Italije (1866) priveže gospodarstvo Hrvatske uz gospodarstvo Austrije onako, kako su uz Austriju i željezničku magistralu Beč—Trst već bili vezani prugom Budim—Pragersko poljoprivredni predjeli zapadne Mađarske i Međumurja. Već je godine 1868. utvrđeno u Hrvatskom saboru, da je prva željeznica u Hrvatskoj donijela pustoš čitavim krajevima. »Otkako se željezna pruga iz Zidanoga Mosta u Sisak otvori, propade negdašnja toli znamenita trgovina senjska tako, da joj skoro traga ne ostade, preuze bo ne samo senjsku, već cijeloga primorja jadransko-hrvatskoga trgovinu željezna pruga vodeća u Trst; namjesto dakle blagostanja negdašnjega zavlada teško siromaštvo«.[1] Ova prva pruga nastala je kao dio austrijskog željezničkog sistema sa zadatkom, da sav promet Dunava, Tise i Save, koji se dotada vršio vodenim putem Savom do Siska, odatle Kupom do Karlovca i od Karlovca cestom u hrvatske luke na Primorju, preuzme ova austrijska željeznica u Sisku i prenese na austrijsko područje odstranjujući samostalnu trgovinu naveliko u Hrvatskoj između Siska i mora, u prvome redu između Siska i Karlovca i Karlovca i Senja, Kraljevice, Bakra i Rijeke, koja se

[1] Predstavka Senja, poduprta od članova Hrvatskog sabora na sjednici sabora 19. rujna 1868. Dnevnik Sabora Dalmacije, Hrvatske i Slavonije za godinu 1868.—1871. Zagreb, 1884., str. 120.

dotada vršila na tome području u oba smjera: prema moru i s mora. Godine 1865. otvorena je još uvijek u istome cilju pruga Zagreb—Karlovac. Dalje učvršćivanje austrijskog gospodarskog sistema prekinuto je vojničkim porazom Austrije 1866. godine, koji je imao za posljedicu konačno povlačenje Austrije iz Italije i iz zapadne Njemačke i odmah zatim austro-ugarsku nagodbu (g. 1867.). Ova nagodba nije značila samo poraz svih nacionalnih težnji drugih narodnosti u Austro-Ugarskoj osim mađarske, nego i vezivanje čitave kasnije austrijske politike na austrijskom (nemađarskom) području za pristanak i suglasnost Mađara. Austrija je bila industrijalizirana, financijski i vojnički jaka. Mađarska je bila pretežno agrarna zemlja i vojnički slaba. Težnje narodnosti u Austriji: češke, poljske, slovenske, hrvatske, srpske i talijanske za samostalnošću, koje su bile došle do izraza 1848., i koje su u krajnjoj konsekvenciji išle za otkidanjem od Beča, stvarajući trajne uzroke unutrašnje slabosti Austrije, dovele su ovu posljednju u političku zavisnost od Mađarske. Tako je stvorena historijska protivrječnost, da su u Austro-Ugarskoj gospodarski slabije razvijeni Mađari postali politički jači od gospodarski jače razvijenih naroda Austrije. Taj posebno jak politički položaj nije Mađarska mogla iskoristiti, da u punoj mjeri obrani svoju industriju od konkurencije jače razvijene industrije iste struke austrijsko-čeških područja. Carinski sporazumi, obnavljani svakih deset godina i isto zajedničko carinsko područje čitave Austro-Ugarske kao posljedica tih sporazuma ostavljali su čitavo mađarsko a s njime i hrvatsko tržište otvorenim za proizvode industrije austrijskog područja. U nemogućnosti, da svoju industriju odijeli carinskim zidom i tako obrani od austrijske konkurencije, Mađarska je pronalazila sva moguća sredstva, da svoju industriju zaštiti i unaprijedi financijsko-poreskom i osobito željezničkom politikom, građenjem pruga, sistemom poslovanja na željeznicama i željezničkom tarifom. Kako opet ta njena sredstva nisu neposredno sezala na austrijsko područje, Mađarska je nastojala, da njima uguši svaku moguću pojavu konkurencije svojoj industriji na onome području, na kome je ona mogla ta sredstva neograničeno upotrebiti. Takvo područje bila je i Hrvatska i Slavonija.

U takvim politički jako izmijenjenim uvjetima nove pruge u Hrvatskoj ne će više biti pruge austrijske nego mađarske ekspanzije. Prva od glavnih takvih pruga, koja je otvorena 5. siječnja 1870., jedva osam godina poslije pruge Zidani Most—Zagreb—Sisak i manje od tri godine poslije austro-ugarske nagodbe, bila je pruga Zagon (Žakanj, tadašnja hrv.-mađ. granica) —Zagreb. Njen nastavak do Rijeke dovršen je 23. listopada 1873. Obje te pruge postale su isječci mađarske vertikale Budimpešta—Zagreb—Rijeka. Vezujući dualizmom ruke Austriji i otevši Rijeku Hrvatskoj, Mađari su se bili toliko osilili, da su željeznicu od hrvatsko-mađarske granice do Rijeke smatrali samo svojim putom do mora. U idućih gotovo pedeset godina oni će i s ostalim prugama u Hrvatskoj postupati kao sa sredstvom povlašćivanja isključivo mađarske industrije, ma gdje se ona nalazila, u Mađarskoj, u Hrvatskoj, u Bosni ili na Rijeci. Do 1867. Hrvatska je mogla stajati protiv jednog od tak-

maca, Austrije ili Mađarske, znajući, da će u obrani svojih interesa u takvom slučaju imati jednog od protivnika, makar u nekim granicama, na svojoj strani. Poslije nagodbe oba nosioca dualizma bila su solidarna u zapostavljanju interesa Hrvatske i njena narodnog gospodarstva. Gradovi, županije i sabor u Hrvatskoj u to doba jasno vide, da će se željeznice u Hrvatskoj okrenuti protiv interesa gospodarstva Hrvatske. Gradovi i županije u Hrvatskoj i skupine narodnih zastupnika upućuju 1868. u prvoj godini otvaranja hrvatskog sabora poslije austro-ugarske nagodbe saboru čitav niz predstavki i prijedloga u pitanjima novih željezničkih pruga u Hrvatskoj, koje sadržavaju oštru i realnu analizu takva razvojnog pravca i očit su dokaz narodnog otpora protiv toka gospodarskih zbivanja i nove željezničke politike, iako se njihova argumentacija okreće više oko interesa trgovine nego išeg drugog. I prigovori su još usredotočeni na smjer pruga i na mjesta, koja one vezuju i koja zaobilaze, a ne na režim na prugama. Pruge Žakanj—Zagreb i Karlovac—Rijeka imaju se tek graditi. Ali već ima šest godina iskustva austrijske željeznice, a sigurno se sluti, da mađarske ne će biti bolje. »Nije nama ni s daleka na pameti htjeti u dvojbu povući«, — govori se u predstavci Varaždinske županije 1868. u povodu projektirane pruge Žakanj—Zagreb, — »veliki domašaj ove željeznice s obzirom na trgovinu ugarskih produktah, naše smotrenje ograničeno je u tom obziru posebno samo na Hrvatsku i bilo nam prigodom ovom prosto napomenuti, što nas otkad željeznica budimsko-pragerhovska i sisačka do Zidanog Mosta otvorena, iskustvo naučilo, i najme to, da ove željeznice, svaka za se obzirom na Hrvatsku nisu ništa drugo, nego kao korito naglo tekućega i derućega potoka, koji je svoj pravac kroz Hrvatsku udariti morao, da do svog cilja doteći uzmogne istom tako, kao što Sava i Drava koje kad im Dunav poplavom vodu podpre, hrvatske doline poplave, često i opustoše, ali žalibože ne zaplode. Da će se to posliedkom žakanjsko-zagrebačke željeznice još više pokazati i još više u oči udariti, to je nedvojbeno. Jer ne samo u obziru materijalnoga razvitka ne može se Hrvatska skoro ničemu od ove željeznice nadati, nego dapače ima se bojati, da će joj se po tom u kulturnom historičnom obziru ako ne sve a to mnogo uništiti što nije tako lasno nadomjestiti moći«.[2] Slojevi trgovačke buržoazije, koji vide, kako im novi trgovački putovi ugrožavaju interese i kako ne će biti oni pa uglavnom ni drugi trgovci u Hrvatskoj, koji će moći za svoje poslove iskoristiti željeznicu, nego će preko željeznice korisnik u posredničkoj trgovini postati veliki nakupci izvan Hrvatske, gledaju u željeznicama neke elementarne snage, slične vodenim bujicama, koje mogu da i »hrvatske doline poplave, često i opustoše, ali ne zaplode«. Te će se elementarne snage protegnuti preko Hrvatske, ispresijecat će njeno gospodarstvo, negdje će ga i opustošiti, ali ga ne će oploditi, ne će razviti njegove proizvodne snage. Starija saobraćajna sredstva, riječne lađe, koje su uzvodno natovarene vukli ljudi, konji ili goveda i kolski prijevoz na svima cestama pružali su posla domaćim ljudima i domaćim poduzećima. Zarade, koje su se stva-

[2] Saborska sjednica od 14. rujna 1868. Dnevnik sabora str. 106.

rale, ostajale su u zemlji. Sada dolazi u željeznici novo, moderno, veliko, brzo i efektno saobraćajno sredstvo, ali to saobraćajno sredstvo ne pripada gospodarstvu Hrvatske, nego jednom velikom monopolnom poduzeću, a monopolisti, odnosno grupa monopolista, ne nalazi se u Hrvatskoj, nego izvan nje, oni su stranci i rade u prvom redu ili isključivo u korist interesa tuđih kapitalističkih skupina, koje predstavljaju. Oni predstavnici hrvatskog narodnog gospodarstva, koji 1868. ocjenjuju učinak željeznica na gospodarstvo Hrvatske kao elementarnu snagu, koja će razoriti staro gospodarstvo Hrvatske, a novo ne će stvoriti i ono, što stvori, ne će biti hrvatsko, još ne mogu slutiti, u kakav će se promišljen i fini mehanizam gušenja proizvodnih snaga naroda razviti željeznice u Hrvatskoj u ostvarivanju planova tuđinskog iskorišćivanja, ekspanzije, kolonizacije i odnarođivanja.

Za gospodarstvo Hrvatske i Slavonije bilo je tada od osnovnog interesa, da željezničke pruge idu horizontalno zapad-istok po dužini područja, da poslovno povežu plodne i bogate slavonske ravnice s trgovačkim i obrtničkim gradovima zapadne Hrvatske i s morskim lukama na Hrv. Primorju, da se stvori gospodarsko jedinstvo toga područja, jedinstveno i samostalno gospodarstvo Hrvatske sa vlastitim samostalnim tržištem kao podlogom za razvitak vlastite industrije. Mađarska je gradila vertikalne pruge sjever-jug, koje su imale rasjeći hrvatsko gospodarsko područje i odvojene njegove dijelove vezati za gradove, poslovne centre, trgovačku mrežu i financijske ustanove u Mađarskoj, t. j. gotovo uvijek u glavnom gradu Mađarske. Hrvatska željeznička magistrala imala je prema zaključku sabora od godine 1869. biti zemunsko—riječka pruga, koja je trebala ići »sredinom Slavonije«. Uzalud se hrvatski sabor, pošto je već bila zaključena i austro-ugarska i ugarsko-hrvatska nagodba (1868.), prema kojoj su željeznice ušle u »zajedničke poslove« ugarsko-hrvatske i njihovi poslovi u djelokrug ugarsko-hrvatskog sabora u Budimpešti, obraćao kralju u Beč, da primi saborsku odluku o toj pruzi u »vladarsku zaštitu« i da je podnese kao »kraljevski prijedlog zajedničkom saboru ugarskom za zakonito rješenje«.[3] I da je htio, Beč ne bi od sada bio mogao ništa više učiniti za Hrvatsku mimo ili protiv planova Mađarske. Tako do gradnje zemunsko-riječke pruge (preko Požege), koju je predložio sabor, nije uopće nikada došlo. Ubrzo su ostvarivane samo dalje mađarske vertikale. Iste godine, kad je vezan s Budimpeštom Zagreb, vezani su s Budimpeštom Osijek i Dalj, a zatim i Slav. Brod. Preko Petrovaradina spojen je s Budimpeštom Zemun (1884). Sve su te pruge u Hrvatskoj bile dijelovi velikih mađarskih linija i stvarane su, da spoje Budimpeštu kao ishodište svake pojedine pruge, tu s Rijekom i morem, tamo s Bosnom, tamo opet s Beogradom, Sofijom i Carigradom. Mjesto velike magistrale zapad-istok građene su mnogo kasnije i polako manje horizontalne spojnice između tih vertikala, pruga Sisak—Slav. Brod jedna među prvima. Hrvatsko područje postalo je u novom željezničkom sistemu dijelom predmetom sistematskog gospodarskog izrabljivanja, dijelom samo tranzitnim područjem

[3] Saborska sjednica od 8. ožujka 1869. Dnevnik Sabora str. 302.

mađarskih željezničkih pruga bez mogućnosti za Hrvatsku, da utječe na uvjete tranzita i da tim tranzitom ostvari koristi za svoje gospodarstvo.

Ako je pri takvim prilikama uzajamno gospodarsko povezivanje pojedinih krajeva Hrvatske i Slavonije između sebe napredovalo polako ili nikako, mogućnosti za gospodarsko-poslovno isprepletanje Dalmacije i Istre s Hrvatskom i Slavonijom nisu bile nikakve. Ostajući u državnopravnom sklopu Austrije, Dalmacija i Istra ostajale su i u austrijskom gospodarsko-saobraćajnom sistemu. Od 1868. do 1918. nije do kraja izgrađena nijedna pruga, koja bi spojila Dalmaciju s Hrvatskom, a željeznički spoj Hrvatske s Istrom i danas se ostvaruje samo zaobilazno i posredno preko željezničkih pruga Slovenije. Kako ni do godine 1952. nije uspostavljena neposredna veza između željezničke mreže u Hrvatskoj i željezničke mreže u Istri osim preko pruga Slovenije, nalazi se čitava željeznička mreža Istre pod upravom željeznica Slovenije. Morska obala, koja je sa svima otocima danas sastavni dio Narodne Republike Hrvatske, bila je od 1868. do 1918. rasječena na četiri administrativne jedinice: na Dalmaciju, Hrvatsku (Hrvatsko Primorje), Rijeku i Austrijsko Primorje (Istra). Zbog nepostojanja ma kakvog željezničkog spoja s Hrvatskom Dalmacija je prometno gospodarski bila upućena na priključak Trstu. Ma da je morski put jednako upućivao Dalmaciju na Rijeku kao i na Trst, okolnost, da je u Dalmaciji postojalo austrijsko državljanstvo i bio na snazi austrijski pravni sistem, a da je na Rijeci jedno i drugo bilo mađarsko, da je u Trstu bila pomorska vlast i za Dalmaciju, zatim veličina i opseg industrijske proizvodnje, trgovačkog i lučkog prometa u Trstu stvarali su od Dalmacije i Istre gospodarsko zaleđe Trsta.

Željezničke glavne pruge Beč—Trst i Budimpešta—Rijeka bile su, kao uostalom i čitavi željeznički sistemi, austrijski i mađarski, u neprestanoj međusobnoj konkurenciji oko privlačenja prometa. Mađarska je htjela da ima ne samo svoju morsku luku na Rijeci, nego i da ta njezina luka bude međunarodnog značaja, da ima svoju trgovačku mornaricu, izvoz i uvoz. Zato je trebalo pronalaziti sredstva, da se privuče promet u tu luku i da se brižljivo čuvaju »vlastita« područja (uključivši i Hrvatsku) od daljeg gospodarskog i saobraćajnog povezivanja s Austrijom. Željeznička veza između Hrvatske i Dalmacije, koja je imala ići preko Like, mogla je ugroziti mađarske pozicije u Hrvatskoj time, što bi Dalmacija, kao austrijska pokrajina bila preko željeznica u Hrvatskoj vezana s austrijskim zemljama. Tako je Hrvatska mogla postati tranzitno područje i za Austriju na putu za Dalmaciju, kako je bila tranzitno područje za Mađarsku na putu za Rijeku. S druge strane, priključenje Dalmacije Hrvatskoj, makar i samo željezničko, pojačalo bi položaj gospodarstva Hrvatske u odnosu prema Mađarskoj, prema tome i otpor Hrvatske. Dalmacija nije mogla biti priključena, a da ne bude i Lika. Dok nije bilo željeznice, nije bila gospodarski izolirana samo Dalmacija, nego i Lika. U godini 1907. posljednjim carinsko-gospodarskim sporazumom između Austrije i Ugarske prije prvog svjetskog rata Ugarska je bila konačno prihvatila obvezu gradnje ličke pruge, ali je ta gradnja započeta tek pet godina kasnije 1912. i nije dovršena prije sloma Austro-Ugarske.

1318.

U kapitalističkim zemljama željeznice se javljaju kao sredstvo t. zv. posredne zaštite, posrednog protekcionizma vlastite industrije od konkurencije istovrsnih proizvoda inozemne industrije. Uz neposrednu zaštitu vlastitih kapitalističkih industrijskih poduzeća, koja dolazi od visine stavova carinske tarife, koji čine, da sve vrste robe, koje se uvoze u zemlju, — kad se takvi isti proizvodi proizvode i u zemlji, — plaćaju u državnu blagajnu uvoznu carinu, koja poskupljuje njihovu cijenu i time daje prednost u cijeni onim proizvodima, koji se u zemlji proizvode i nisu opterećeni carinom, domaća industrija nalazi zaštitu i u željezničkom sistemu vlastite zemlje. Ta je željeznička zaštita dvojake prirode, tarifna i administrativna. Željeznička tarifa u kapitalizmu jedno je od najmoćnijih oruđa podupiranja industrije, podupiranja pojedinih vrsta i struka industrije, pojedinih mjesta i pojedinih poduzeća. Ona može da povlasti sve tvornice uopće, — recimo niskim stavom za prijevoz ugljena, koji je potreban svim onim tvornicama, koje upotrebljavaju ugljen za vlastitu proizvodnju energije za svoj pogon, — ili može da povlasti sve tvornice jedne vrste, recimo sve tvornice šećera u prijevozu šećerne repe, ili samo neke tvornice šećera niskim podvoznim stavom za prijevoz šećerne repe na veće udaljenosti. Posebnim povlašćenim stavovima za svaki prijevoz do jedne ili s jedne konkretne i imenovane željezničke stanice ili do jedne ili iz jedne imenovane luke željeznička tarifa može da unaprijedi interese jednoga grada ili jedne luke ili jednog poduzeća na štetu svih ostalih. Tako može u kapitalizmu uprava željezničkog poduzeća odlučiti ne samo o rentabilnosti industrijskog poduzeća, nego i stvoriti takvu rentabilnost i udesiti visinu rentabilnosti jednog poduzeća i uništiti drugo, ili biti uvijek otvorena prijetnja, da će ga uništiti. Za sva poduzeća, koja prerađuju ili troše glomazne i jeftinije sirovine: ugljen, željeznu rudaču, sirove rude uopće, drvo, zemlju, pijesak, proizvode poljoprivredne proizvodnje: pšenicu, kukuruz, šećernu repu, uljeno sjeme, sijeno, slamu, ili prevoze svoje proizvode, koji su glomazni a manje vrijednosti, kao cigla ili crijep na veće udaljenosti, željeznička tarifa odlučuje, odakle će nabavljati sirovine i dokle će ići njihovi glomazni proizvodi niže vrijednosti.

Administrativnim postupkom željeznice mogu povlastiti neko poduzeće i onemogućiti rad drugoga. Taj administrativni protekcionizam ima gotovo neograničene mogućnosti, da donošenjem propisa, nejednakom njihovom primjenom, nejednakim postupcima, zavaravanjem stranaka izigra interese poduzeća protiv kojih vodi borbu. Pošiljač robe ima interesa, da mu željeznica robu primi, kad on hoće da je preda i da je najkraćim i najbržim putem otpremi na odredišno mjesto. Ako ti uvjeti ne postoje, poduzeće ne može ispravno kalkulirati proizvodnju, otpremu i prodaju. Kad željeznica ima monopol prijevoza, ona može pronaći, kad je namjerna da izigra neko poduzeće uopće samo poradi negativnog stava prema tome poduzeću ili da ga ošteti, da bi pomogla konkurentskom poduzeću koliko god joj je potrebno izgovora da protumači, zašto robu ne može da primi na otpremu, ili kad ju je već primila, zašto ne može da je otpremi dalje. Sve su željezničke uprave državnih i privatnih željeznica u kapitalizmu izgradile čitave sisteme tarifalnih mehanizama i protekcionističkih postupaka, koji su omogućivali njihovu samovolju i jednostrano povlašćivanje pojedinih poduzeća ili grupa poduzeća. Zamršenost tarifske tehnike i rezerve u propisima, tajnost nekih tarifa i propisa (osobito u vrijeme i u cilju prvotne akumulacije), poseban željeznički jezik i terminologija išli su na ruku takvoj samovolji. Ali nigdje nisu oba ta sredstva: tarife i postupci, bili toliko bezgranično samovoljno upotrebljeni, koliko na mađarskim željeznicama. Okolnost, da je mađarski jezik bio službeni jezik na svima mađarskim željeznicama, pa i na željeznicama u Hrvatskoj, te da su propisi bili na mađarskom i da je za tumačenje bio mjerodavan samo mađarski tekst propisa, predstavljala je jedan od važnih preduvjeta za uspješnost svakog samovoljnog postupka.

*

* *

Godine 1907. objavljena je kao 4. svezak Male knjižnice Matice Hrvatske prva željezničko-ekonomska rasprava u Hrvatskoj »Prometna politika u obće i magjarska (ugarska) prometna politika u Hrvatskoj napose« od Josipa Gorničića, pod pseudonimom H. S. Brdovački (str. 116 malog formata). Provodeći oko 20 godina u službi mađarskih državnih željeznica u Hrvatskoj Josip Gorničić Brdovački promatrao je, kakva je unutrašnja organizacija i poslovanje poduzeća mađarskih državnih željeznica, kako se, zašto i na koji način pruge grade, kakva se tarifa donosi i objavljuje i kakva se i kako primjenjuje, koje se diskriminacije čine u korist mađarskih ili mađaronskih poduzeća i na štetu hrvatskih, kako željeznica postupa s hrvatskim poslovnim poduzećima i pojedincima i kako se opet te hrvatske poslovne stranke odnose prema željeznicama. Kao samostalan, prkosan, otporan rodoljub Josip Gorničić bio je jedan od onih, koji se nisu prilagodili, niti se izvana ni iznutra pomirili s mađarskim sistemom. On je u danoj historijskoj situaciji brižljivo prikupljao razloge i argumentaciju, činjenice, postupke i brojeve, sve ono, što je moglo pridonijeti i spremiti teren za oduzimanje željeznica u Hrvatskoj iz ruku Mađara i njihov prijelaz u ruke naroda, na čijem su se narodnom tlu nalazile. Težnja, da pridonese narodnoj borbi, nadjačala je u toj sistematskoj, sređenoj, pedantnoj ličnosti sklonost za udobnošću osiguranog željezničkog službenika. To je bio narodni čovjek, nepodatan i tvrdokoran, više odan narodnoj stvari nego struci, koji je pridavao struci smisao samo onoliko, koliko je ona mogla poslužiti stvari naroda.

U toj raspravi, jednoj od vrlo rijetkih, koje obrađuju stanje gospodarstva u Hrvatskoj i položaj i odnose toga gospodarstva prema gospodarstvu Mađarske i Austrije, Gorničić je ušao u razmatranje pitanja ne samo sa srcem, nego i s poznavanjem predmeta. Njegov žar narodnog čovjeka davao je posebnu toplinu i draž stvarnim razlaganjima. Analiza činjenica u željezničko-ekonomskim odnosima izdigla je predmet rasčinjenica u željezničko-ekonomskim odnosima izdigla je predmet raspravе na razmjerno visoku stručnu visinu. Pritom se ta anatomija željezničkog problema nije zaustavila na prikazu stručnih pojedinosti. Smisao i suština rasprave bila je borba ne za jedan ili drugi sitan ustupak, za mjesta i položaje, za pojedinosti, nego za potpuno ovladavanje Hrvatske

željeznicama na njenom području. Kako se taj cilj nije mogao postići nikakvim pregovorima, sporazumima i nagodbama u okviru parlamentarne borbe, glasovanja i nadglasavanja, u osnovnoj perspektivi ta je rasprava bila sastavni dio revolucionarne borbe za narodnu samostalnost. »Dakako da se pod pohrvaćenjem željeznica ne smije misliti samo na namještenje domaćih sinova, poslovni hrvatski jezik u vanjskoj i unutarnjoj službi ili, kako bi kojega praktičnjaka zadovoljivalo, ustrojenje njekolikih sinekura iz mastnih željezničkih blagajna, nego i podpuna samostalnost Hrvatske u željezničkim, prometnim, tarifalnim i financijalnim poslovima. Tomu nastojanju neka služe moja razmatranja«. (Prometna politika, str. 9.—10.). Ta revolucionarna perspektivnost nije slabila piščev realizam, njegovu kritičnost prema raspoloženju u Hrvatskoj i stanovištu tada, poslije 45 godina razvitka željeznica u Hrvatskoj, »koje izuzevši častne iznimke, principielno (načelno) odsuđuje sve, što se željeznice tiče, ignoruje (omalovažuje) njezinu važnost i radi narodnosnih opreka sa odvratnošću prosuđuje sve prometne odnošaje« (str. 12.). Da bi se mogle prvo oteti željeznice iz mađarskih ruku, zatim ispravno njima rukovoditi, treba već prije ovladati željezničkim problemom, njegovom tehničkom i ekonomskom stranom. Prema tome trebalo je izaći iz pasivnosti prema željeznicama (i prema ostalim ekonomskim problemima), napustiti stav odvratnosti prema željeznicama, koji je bio mnogo udobniji od prilaženja proučavanju problema, i uočiti i proučiti političku i stručno-ekonomsku stranu stvarnosti.

Ma koliko da je u narodnoj borbi pogrešna ona orijentacija, koja polazi od postavke, da je neprijatelj moga neprijatelja moj prijatelj, ona je u općoj obespravljenosti i nemoći gospodarstva Hrvatske mogla biti zavodljiva i privlačna i skretati sklonosti s Mađarske prema Austriji. U stvari nenjemački narodi u Austriji bili su također potpuno podređeni, iako ta podređenost nije imala sve one vanjske oznake pune obespravljenosti, koje su postojale za nemađarske narode u Ugarskoj. U Hrvatskoj je tada stvarno bilo strujâ, koje su se odavale uzaludnom i varljivom očekivanju, da će Austrija kad-tad napustiti dualizam i možda prijeći na »trijalizam« ili postati federacija naroda. To se nikad nije ispunilo, dapače ni u samrtnim trzajima austrijskog carstva u listopadu 1918., onda, kad ni carstvo ni dualizam stvarno nisu više postojali, jer je država bila u raspadanju. Tad su iz Beča dolazili prijedlozi samo o reformama, koje su bile još uvijek u okviru i na podlozi dualizma. Gorničić se nije podavao takvim iluzijama. Uza svu konkurentsku borbu između austrijskog i mađarskog željezničkog sistema on je vidio, da postoji u načinu postupanja tih dvaju konkurentskih sistema prema gospodarstvu Hrvatske puna suglasnost. Oba sistema, austrijski i mađarski, postupaju s hrvatskim područjem kao s predmetom svoga iskorišćivanja i oba se sistema na toj liniji slažu, dopunjuju i uzajamno pomažu. Mađarska je stvarala mogućnosti zarade privatnom društvu Južnih željeznica, ali je zato Južna željeznica pristajala, »da se ona u svim tarifalnim, organizatornim i manipulacijskim pitanjima u Hrvatskoj posve podvrgava magjarskoj prometnoj politici« (Prometna politika, str. 62.). Gorničić je utvrdio također, da »glede personalnih pitanja postupa Južna željeznica u Hrvatskoj još ekskluzivnije od državne. Među osobljem drži i takove, koji posvema nesposobni u svojoj službi igraju u našoj domovini tek ulogu običnih agenata provocateura. O kakvom makar prividnom osiguranju autohtonog elementa nema kao ni kod državnih željeznica ni govora« (str. 62.). Ista politika vođena je i na vicinalnim i na privatnim industrijskim prugama lokalnog značaja. I na tim šumskim prugama u Slavoniji (Guttmann) sve je »osoblje mađarsko i sve poslovanje unutarnje i vanjsko obavlja se isključivo na mađarskom jeziku« (str. 63). Sve to »biva sa malom iznimkom i kod uskotračne pruge Zagreb—Samobor« (str. 63.).

Samovolja željeznica u tarifskom postupku osobito je dolazila do izraza u refakcijama i superefakcijama, t. j. u vraćanju jednog dijela uplaćene vozarine, kad prijevozne količine neke robe jednog poduzeća prijeđu određenu (u javnosti po pravilu nepoznatu) granicu u godini dana. Dva su dionička društva i to Mađarsko dioničko društvo za izvoz i otpremu paketa i Mađarsko dioničko društvo za otpremu živeža udešavali poslove u Hrvatskoj tako, da su većim izvoznicima davali svoje tovarne listove, koji su za izvoznika značili sigurnu i bržu otpremu, a za društvo zaradu od 25% na podvoznom stavu. Tako su domaći izvoznici, da bi pošiljke na pr. do Beča putovale najviše pet dana, ako su se stavili pod okrilje mađarskih društava, mjesto 10 do 15 dana, ako to nisu učinili, postajali agenti mađarskih društava i svojim poslovima pridonosili akumulaciji tih društava. Da bi domaći trgovac mogao posao s uspjehom obaviti, morao je stupiti u poslovni odnos s mađarskim društvom, od kojeg će obje strane imati koristi, ali u suštini proces se završava u podčinjavanju trgovine iz Hrvatske mađarskim društvima. Tim društvima osnovna je stvar njihova zarada, uprava željeznica stvara uvjete, da do te zarade dođe, a glavni cilj, koji se ima postići, ostaje mađarizacija putem monopolnog položaja željezničkog poduzeća, koje stvara nove monopole refakcije.

Industrijska poduzeća, koja su nastojala dobiti povlaštene prijevozne stavke za sirovinu, gorivo, poluizrađevine ili gotove proizvode, morala su isto tako ući u kompaniju s utjecajnim kapitalistima bilo Beča ili Pešte (Duga Resa, Zagorska tvornica glinene robe i t. d.). Ukidanje tarifskih povlastica sasvim bi poremetilo kalkulaciju troškova proizvodnje i prodajnih cijena, a s time i samu proizvodnju. Egzistencija tvornica postala je zavisna od sklonosti uprave željeznica, i poduzeća su sve činila, da tu sklonost sačuvaju i da se mađarskim željeznicama ni u čemu ne zamjere. »Skoro sve pogodnosti produljuju se od godine do godine tako, da uvijek Damoklov mač visi nad tim poduzećem. Sve pogodovane tvornice imadu brižljivo paziti, da bilo na koji način svoje proizvode ne označe kao hrvatske ili samu tvornicu hrvatskom tvornicom« (str. 96.).

Iste godine, kad je objavljena knjižica Josipa Gorničića, 1907., željeznička politika u Hrvatskoj došla je borbom hrvatsko-srpske koalicije u »zajedničkom« saboru u Budimpešti protiv ozakonjivanja željezničke pragmatike, t. j. protiv proglašivanja nezakonitog faktičkog stanja, da je mađarski jezik službeni jezik na željeznicama u Hrvatskoj,

za zakonito stanje, u evropsku i svjetsku javnost. Borba za jezik na željeznicama u Hrvatskoj, vođena one iste godine, kad se zaključivao novi ekonomski sporazum između Austrije i Ugarske za idućih deset godina, u kome su baš željeznička pitanja, među njima i pitanje pruge Ogulin—Knin, pokazivala nesuglasnost između razvitka proizvodnih snaga i dualističkog uređenja države, izazvala je postavljenje pitanja mađarske željezničke politike uopće.[4] To je bila ona ista godina (1907.) kad su prvi put provedeni izbori u austrijskim zemljama na osnovu općeg i jednakog prava glasa, koji su lomeći klasno izborno pravo doveli u bečki parlamenat utjecaj mase, socijalne demokracije i narodnosti, među njima i razmjerno visok broj slovenskih, hrvatskih i srpskih zastupnika iz Slovenije, Istre i Dalmacije. U dinamici takvog političkog razvitka postajali su umjetni okviri dualizma sve slabiji. Jedna od važnih poluga, kojom su pokrenute mase socijalne demokracije u Austriji na borbu za opće i jednako biračko pravo, koja je pridonijela, da ta borba bude uspješna, bila je ruska revolucija godine 1905. Jedna od osnovnih snaga, koje su pokrenule mase naroda Austro-Ugarske u godinama 1917. i 1918. na borbu za samoodređenje naroda i koja je pridonijela, da ta borba slomi dualizam i hegemoniju Nijemaca i Mađara nad svim ostalim narodima i da raznese okvire koji su stezali narode i sprečavali ih u njihovu razvitku, bila je Oktobarska revolucija.

*
* *

Na svojoj sjednici održanoj u veljači 1948. Odjel za filozofiju i društvene nauke Jugoslavenske akademije donio je odluku, da se Josipu Gorničiću zbog njegovih stručnih kvaliteta, poznavanja organizacije i poslovanja željeznica u Hrvatskoj prije 1918., poznavanja izvora na mađarskom jeziku, poznavanja propisa, uputstava, načina prikupljanja statističkih podataka, načina obračunavanja troškova i prihoda po prugama i stvarnih financijskih rezultata, raspolaganja s dokumentacijom, kao i raspolaganja neposrednim iskustvima stečenim u željezničkoj praksi povjeri, da za izdanja Akademije izradi pregled razvitka željeznica u Hrvatskoj od početka njihova poslovanja 1862. do 1918., koji bi obuhvatio svu onu građu, koju je Gorničić više od pola stoljeća prikupljao o ovoj problematici.

Ova knjiga građe, koja se odnosi na razvitak željeznica u Hrvatskoj do godine 1918., rezultat je odaziva pisca na taj poziv. Već u ožujku 1949. on je predao Akademiji rukopis Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. Kako je završnu obradu ovoga djela pisac izvršio u dubokoj starosti upotrebljujući često staru terminologiju i stilizaciju, povjereno je Martinu Dobrinčiću, saobraćajno-ekonomskom stručnjaku i predavaču ekonomike željeznica na Ekonomskom fakultetu sveučilišta u Zagrebu, da rukopis stilistički i s obzirom na terminologiju učini prikladnim za objavljivanje. Svi ispravci teksta činjeni su u stalnom kontaktu s piscem i u sporazumu s njime. U samome tekstu nije ništa dodavano tako, da su analize, karakteristike i zaključci ostali oni i onakvi, kako ih je postavio Gorničić. Neki su od ovih zaključaka lični i subjektivni i imaju se smatrati kao svjedočanstva i iskustva savremenika, koji događaje ne samo promatra nego ih i proživljuje. Oni su ostavljeni samo kao elementi građe. Primjedbe Martina Dobrinčića nalaze se posebno pod crtom u bilješkama i posebno su označene kao njegove (oznakom: Op. M. D.).

[4] Tome pitanju posvetio je R. W. Seton-Watson (Scotus Viator) posebnu glavu: »Mađarska željeznička politika« u djelu »Jugoslavensko pitanje u Habzburškom carstvu«, engleski 1911., njemački prijevod 1913.

Pisac Gorničić sastavio je i riječnik termina na kraju djela. Taj registar pokazuje probleme, oko kojih je bila usredotočena misao piščeva i čemu je pridavao važnost. Popunjavanje registra izvršio je Zvonimir Jelinović, asistent ekonomike saobraćaja na Ekonomskom fakultetu. Asistent Jelinović izradio je i karte, koje prikazuju razvitak željeznica u Hrvatskoj i Slavoniji, koje su dodane prilozima.

Značajna je u ovome radu u prvome redu sama građa, dokumentacija o gradnji, poslovanju, financijskim odnosima na željeznicama u Hrvatskoj. U toj dokumentaciji zauzimaju velik dio željezničko-pravni propisi i svi pravni propisi, koji su u nekoj vezi sa željezničkim poslom. Ali to registriranje i prikazivanje pravnih odredaba nije vršeno zato, da se pravno analiziraju, nego zato, da se osvijetli organizacija željezničkog poduzeća i poslovanje toga poduzeća, željezničko-prometni »posao«, ta središnja misao, oko koje je usredotočena piščeva obrada. Svaki pravni propis sadržava neku odredbu, koja se odnosi bilo na organizaciju ili poslovanje željeznica, iza pravne odredbe postoji određen konkretan interes, i svaka od ovih željezničkih odredaba čini osnovu i postaje u primjeni sredstvo administrativnog protekcionizma, ponekad više ili manje prikrivenog, ponekad sasvim otvorenog. Postupci, koji su vršeni na osnovu tih odredaba, koristili su poduzećima i osobama, koje su uživale naklonost uprave poduzeća, a šikanirali su poduzeća i osobe, na koje je uprava poduzeća vršila pritisak, da ih podčini i učini od njih efektna sredstva nacionalnog ugnjetavanja i ekonomskog iskorišćivanja naroda Hrvatske. Što je tih odredaba bilo više, što su bile raznovrsnije i zamršenije, postajale su manje pregledne, manje poznate i dokučive, a time opasnije i efikasnije u rukama onih, koji su ih stvarali i po njima postupali. Pravo davanja koncesije za gradnju vicinalnih pruga ili gradskog tramvaja ili privatnih pruga uopće, ne predstavlja samo vlast da se daje nekome licu dopuštenje i mogućnost obavljanja prijevoznog posla, nego i prenošenje na privatna lica ili njihova poduzeća jednog monopola, isključivog prava, koje već samo kao monopolni položaj (slično pravu rudarskih koncesija u kapitalizmu) stvara uvjete za mogućnosti trgovačkih transakcija i akumulacije bez vršenja ikakve proizvodne ili prijevozne funkcije. A kad je pruga sagrađena i stavljena u promet, način, kojim se regulira eksploatacija pruge i način, na koji se donosi prijevozna tarifa, stvaraju uvjete dalje i posebne akumulacije. Pisac unosi jasnoću u te odnose prikazujući, kako vlada (u Budimpešti) nagrađuje svoje pristaše i članove ugarskog parlamenta stvarajući od njih koncesionare takvih pruga i poduzeća, a zatim prisiljava

županije i gradske i seoske općine, da ulažu svoje kapitale u takva poduzeća. Kapitali prikupljeni u županijama, gradovima, općinama ili zakladama ma koje vrste prelaze tim putem u poduzeće, koje dolazi u ruke koncesionara.

Ma da je prikaz organizacije i poslovanja pojedinih vrsta željeznica opsežniji i iscrpniji od prikaza prometa robnog i putničkog na pojedinim prugama, jer su podaci o tome prometu posebno za pojedine pruge i osobito za pruge u Hrvatskoj držani u tajnosti i zamrsivani koliko god je bilo moguće, pisac je uspio da izradi sumarni pregled prometa u brutto tonskim km u Hrvatskoj i da nekim prikazima detalja (broj vlakova na jednoj pruzi, broj kola u jednom vlaku) baci više svijetla na konkretne trgovačko-prometne odnose na nekim prugama.

Ovakvo djelo bit će od koristi kako za povijest željeznica, tako i za istraživanje uvjeta razvitka kapitalizma u Hrvatskoj u periodu 1862. do 1918., uvjeta za stvaranje kapitalističkih odnosa u agraru, organizaciju i kretanje trgovine i podizanje industrije i osobito akumulacije kapitala političkim sredstvima.

Dalja istraživanja gospodarske povijesti imaju da izvrše ono, što pisac kao izraziti uži stručnjak ekonomije željeznica nije mogao da uradi, da istraže i utvrde, kakav su učinak željeznice u Hrvatskoj izvele na pojedine grane narodnoga gospodarstva i pojedine konkretne struke i djelatnosti u tim granama i u onim specifičnim uvjetima funkcioniranja tako moćnog monopola, kakve su željeznice, i takvog monopola u rukama tuđih i neprijateljskih poduzeća izvan zemlje. Pisac je u ovoj knjizi obradio tehniku i ekonomiju osnivanja, podizanja i poslovanja željeznica ne ulazeći u specijalnu analizu učinka takvog stanja i takve politike na kvantitativne odnose u gospodarstvu Hrvatske i na pojedine grane toga gospodarstva.

I u takvim specifičnim i za Hrvatsku krajnje nepovoljnim uvjetima željeznice su vršile funkciju sredstva prodiranja kapitalizma u Hrvatsku. U doba željeznica kapitalizam u Hrvatskoj nije jačao u onim razmjerima kao u drugim zemljama na zapadu i sjeveru, ali je jačao ipak, jačao je dapače brže nego na nekim drugim područjima današnje Jugoslavije, možda i brže nego i na jednom drugom području izuzevši Vojvodinu i Sloveniju, brže nego što se razvijao i u samostalnoj Srbiji, koja je dosta rano (1889.) uzela eksploataciju željeznica na svome području u svoje ruke. Kakav je bio razvitak kapitalizma u Hrvatskoj u doba željeznica od 1862.—1918., koji opseg je zauzimao, u kojim djelatnostima se javljao, koji su mu bili nosioci i korisnici, kakva je bila kapitalistička klasa, kakva je bila priroda toga kapitalizma i kapitalističke klase, koja se formirala, — takva mogu biti pitanja, koja ovaj rad podstiče, ali na koja on nije mogao dati odgovora.

U Zagrebu, 10. listopada 1951.

Mijo Mirković.

SADRŽAJ

DIO PRVI

Strana

A) OPĆE NAPOMENE 1

1. Uvod 1
2. O željezničkim terminima 3
3. Razvoj željeznica u bivšoj Translajtaniji (mađarska polovina Austro-Ugarske) 16
4. Nastojanje oko izgradnje željeznica u Hrvatskoj 18

B) PROPISI O ŽELJEZNICAMA 22

I. *Zajednički austrougarski propisi* 22

1. »Red o obavi iliti radnji željeznicah« od 16. studenog 1851. . . 22

II. *Zajednički hrvatsko-ugarski propisi* 23

1. Zak. članak	I.	od 1868.	g.	o središnjoj gruntovnici . . .	23
2. „ „	XLI.	„ 1875.	„	o garancijama za željeznice . .	29
3. „ „	XI.	„ 1875.	„	o garancijama za željeznice . .	30
4. „ „	XXIII.	„ 1881.	„	o izvlazbi	30
5. „ „	XXIV.	„ 1883.	„	o subvencijama	31
6. „ „	XXIII.	„ 1885.	„	o zaštiti željezničkih građevina .	32
7. „ „	XXXII.	„ 1886.	„	o ovrsi na željeznička vozila .	32
8. „ „	XXXII.	„ 1888.	„	o državnim dugovima . . .	32
9. „ „	IX.	„ 1894.	„	o sanitarnim prilikama . . .	32
10. „ „	XXVI.	„ 1896.	„	o upravnom sudištu	33
11. „ „	XXIII.	„ 1906.	„	o statistici vanjske trgovine . .	33
12. „ „	XXXVI.	„ 1907.	„	o zemaljskom prometnom vijeću .	35

III. *Autonomni hrvatski propisi* 37

1. Kazneni zakon od 27. svibnja 1852. 37
2. Zakon od 8. prosinca 1877., br. 71 Zbornika 43
3. Zakon o uređenju veterinarstva u Hrvatskoj od 27. VIII. 1881. . 43
4. Zakon o zdravstvu od 25. III. 1906. 44
5. Autonomne naredbe zem. vlade o željezničkim odnošajima . . 45
   a) Naredba br. 36.878 (Zbornik g. 1886., br. 49 o koleri, kratelju) . 45
   b) „ od 20. XII. 1888. o uređenju pogranične veterinar. službe 46
   c) „ od 20. III. 1891. o čišćenju željezničkih kola . . . 46
   d) „ od 8. VII. 1900., br. 47.900 46

C) OSOBITI ODNOSI 47

1. Provozarinski porez 47
2. Zakon od 14. rujna 1854. o koncesioniranju, odnosno naredba od 20. travnja 1868., br. 4.923 52

Strana

3. Naredba min. za javne radnje i promet od 11. III. 1886., br. 4.003 o sastavljanju podnesaka za izdavanje koncesije 59
4. Sporazum četvorice (Convention à quatre) između bivše Austro-Ugarske monarhije, Srbije, Bugarske i Turske od 9. svibnja 1883. 63
5. Carinski i trgovački ugovor s Njemačkom, zajednički zakon čl. III. od 1906. g. i Carinski i trgovački ugovor Translajtanije s Austrijom od 8. listopada 1907., zak. čl. LIV. od 1907. g. 64

D) ŽELJEZNIČKO POSLOVANJE 66

1. Otpremni posao željeznice i njegov razvitak uopće, a u Hrvatskoj napose 66
2. Stanje, koje je do 1918. g. vrijedilo za prijevoz osoba i robe . . . 73
3. Vlakovi 77
4. Jamstvo željeznice za svoje osoblje 78
5. Tarife 79
6. Međunarodni ugovori i sporazumi 89
   a) Convention à quatre (s obzirom na tarifu) 89
   b) Saobraćaj s Bosnom i Hercegovinom 90
   c) Zapisnik od 8. listopada 1907. (s Austrijom) 90
   d) Poslovni pravilnik (Uredba) od 1. V. 1908. između bivše Austro-Ugarske monarhije i Njemačke s jedne, a Srbije, Bugarske i Turske s druge strane 91
   e) Berlinski sporazum od 1. IV. 1887. o tarifama 91
   f) Sporazum o diobi saobraćaja 91
   g) Sporazum o međusobnoj upotrebi kola 92
   h) Poslovni pravilnik za Savez njemačkih željezničkih uprava od 1. I. 1910. 93
7. Međunarodne tarife 94
   a) Tarifni savezi, općenito 94
   b) Savezne tarife, kod kojih je participirala Hrvatska izravno . . . 94
      1. Općenite napomene 94
      2. Ugarsko-jadranski željeznički savez 95
      3. Galičko-jadranski željeznički savez 96
      4. Zapadno ugarsko-austrijski željeznički savez 96
      5. Jugozapadni austrijsko-ugarski željeznički savez 97
      6. Ugarsko-bosanski željeznički savez 98
   c) Savezne tarife, kod kojih je participarala Hrvatska posredno . . 98
      1. Saobraćaj s Njemačkom 98
      2. Južnonjemačko-austro-ugarski željeznički savez 98
      3. Sasko-austro-ugarski savez, odnosno sasko-austrijski željeznički savez 99
      4. Zapadnonjemačko-austro-ugarski željeznički savez 99
      5. Rajnskowestfalski-austro-ugarski željeznički savez 99
      6. Istočnonjemačko-ugarski željeznički savez 99
      7. Sjevernonjemačko-ugarski željeznički savez 99
      8. Gornjošlesko-ugarski ugljeni promet 100
      9. Saobraćaj s Belgijom, Luxemburgom i Holandijom preko Njemačke 100
      10. Veze s Francuskom 100
      11. Veze s Italijom 101
      12. Veze sa Švajcarskom 101
      13. Veze s Rumunjskom 102
      14. Promet Austro-Ugarske sa Srbijom, Bugarskom i Turskom . . 102
      15. Veze s Levantom 102
8. Prijevoz osoba 103
   a) Općenite napomene 103
   b) Karte (vozne iskaznice) 105
   c) Smještanje putnika; udobnost 105
   d) Prekidanje vožnje 105
   e) Zakašnjavanje putnika na vlak 106
   f) Otprema prtljage 106
   g) Odštetni zahtjevi u prtljažnom saobraćaju 106
   h) Reklamacijski postupak za osobe i prtljagu 106
9. Prijevoz živih životinja 108
10. Prijevozni kurzovi 108
11. Prijevoz robe 111
   a) Općenite napomene 111
   b) Tovarni list i njegova sadržina 113
   c) Upute u tarifarne i reglementarne ustanove 119
   d) Ispitivanje sadržaja pošiljke 120
   e) Težina kola (vlastita težina) 120
   f) Pogreške u tarifama 121
   g) Preračunavanje podvoza u stranu valutu (Novčani tečajevi) . . 121
   h) Tajne tarife 122
   i) Računanje vozarine. Utovar, istovar 122
   j) Pouzeća i predujmovi na predanu robu 124
   k) Oznaka putova (putokaz) 125
   l) Odredbe o dobavnom roku 126
   m) Krađe 127
   n) Omot (ambalaža) pošiljke 127
   o) Ime i naslov adresata 128
   p) Tovarenje 128
   r) Vlasnik robe, njegova prava i dužnosti 130
   s) Dužnosti željeznice 130
   š) Carinjenje 131
   t) Izrudžba robe 132
   u) Plaćanje vozarine 132
   v) Promjena vozarinskog ugovora 134

DIO DRUGI

A) DRŽAVNE ŽELJEZNICE 135

1. Uvod 135
2. Financijski odnošaji 138
3. Organizacija saobraćaja državnih željeznica u Hrvatskoj . . . 155
   a) Opće napomene 155
   b) Kolodvor u Zagrebu 155
   c) Prilike na pruzi 158
   d) Kulturni odnošaji 159
   e) Prilike s Rijekom 159
   f) Riječki željezničko-pomorski promet 160
   g) Osobni saobraćaj 161
   h) Kolna služba 163
4. Unutrašnja organizacija državnih željeznica 165
5. Personalni odnošaji 165
6. Bolesnička blagajna 166
7. Mirovinski fond 166

B) C. K. POVLAŠTENA JUŽNA ŽELJEZNICA 167

C) VICINALNE ŽELJEZNICE 177

1. Općenite napomene 177
2. Paušalizirana Zagorska lokalna željeznica 185
   I. *Vicinalne željeznice A) razreda* 191
      1. Slavonske vicinalne željeznice 191
      2. Vicinalna željeznica Našice—Hrv. granica (Szt. Lörincz) . . 191

Strana

II. *Ostale vicinalne željeznice* 192
1. Varaždin—Golubovec 192
2. Bjelovar—Križevci—Virovitica 192
3. Parovozna (Gözmozdony) lonjskopoljska željeznica 193
4. Prva jugozapadna krajiška vicinalna željeznica 194
5. Petrovaradin—Beočin 196
6. Ruma—Klenak Savska obala 196
7. Dravsko-savske ujedinjene vicinalne željeznice 196
8. Vinkovci—Gunja—Brčko 197
9. Dunavsko-savske vicinalne željeznice 197
10. Vicinalna željeznica Zabok—Gornja Stubica 198

III. *Bivša vicinalna željeznica Ruma—Vrdnik* 198

IV. *Vicinalna željeznica Barč—Pakrac pod upravom Južne željeznice* . 199

D) PRIVATNE ŽELJEZNICE 200
1. Slavonska dravska željeznica 200
2. Uskotračna lokalna željeznica Zagreb Samoborski kolodvor — Samobor 202

E) INDUSTRIJSKE PRUGE I GRADSKE ŽELJEZNICE 203

Literatura 207

Index 209

Prilozi:

1. Iskaz o polučenim brutotona kilometrima na prugama državnih željeznica u Hrvatskoj po godinama od 1890. do 1903. g.
2. Iskaz o uvozu i izvozu na nekim vicinalnim željeznicama u Hrvatskoj po godinama od 1901. i 1903. g.
3. Iskaz o poslovnim duljinama pruga državnih željeznica u Hrvatskoj i pruga povlaštene južne željeznice, skupa s industrijskim tračnicama, koje leže u pogonu do konca 1918. g.
4. Građevna i poslovna duljina vicinalnih željeznica u Hrvatskoj 1918. g.
5. Iskaz o pretkoncesijama izdanim do konca 1914. g.
6. Razvitak saobraćaja u Hrvatskoj (u brutotona kilometrima).
7. Iskaz željezničkih saveznih robnih tarifa, koje su tangirale teritorij Hrvatske do konca 1918. g.
8. Naredba broj 4973 od 20. IV. 1868. o dozvolama za gradnju željeznica.
9. Razvitak željezničkih pruga u Hrvatskoj između 1862.—1870. godine.
10. Stanje željezničkih pruga u Hrvatskoj 1880. godine.
11. Stanje željezničkih pruga u Hrvatskoj 1890. godine.
12. Stanje željezničkih pruga u Hrvatskoj 1900. godine.
13. Stanje željezničkih pruga u Hrvatskoj 1910. godine.
14. Stanje željezničkih pruga u Hrvatskoj 1918. godine.

A) OPĆE NAPOMENE

1. UVOD

Tragove poštanskog saobraćaja nalazimo već za rimskog doba, a naša Hercegovina može se ponositi, da su u njezinim gorskim krajevima najprije nađeni uresci u kamenu, kojima je kretala rimska državna pošta sa životinjskom zapregom. Nekako u isto doba t. j. pod konac republike postojale su takve solidne ceste za brže odpremanje državne pošte, državnika i putnika u velikom dijelu rimskog imperija.

Tako spisi Cezara o ratu u Španiji (De bello civili) govore o njegovu putovanju u pobunjenu Španiju mjeseca studenoga 42. g. Cezar je iz Rima stigao u Cordobu u doba ratnih previranja prema opisu u tom djelu već za 27 dana. (Tomić: »Povijest rimska«, dio II, str. 204). Uzimam naime kao posljednju točku baš Cordobu, jer se čini, da je Cezar upravo odanle počeo svoje ratne operacije protiv svojih protivnika. Da utvrdim kako stoji sada s otpremom robe u relaciji Rim—Cordoba, poslužio sam se raznim priručnicima, kilometričkim kazalima, voznim redovima, odredbama upravnih željezničkih i carinskih vlasti kao i stručnim časopisima, koji tu i tamo raspravljaju i o otpremnim odnošajima u Španiji i Portugalu, i poslovnim pravilnicima. Pritom sam opazio, da je ta otprema u rimsko doba morala relativno još bolje funkcionirati, nego što prikazuje dobavni rok za prijevoz robe željeznicom osobito u Španiji kakogod to nevjerojatno zvuči.

Put iz Rima preko Barcelone F. do stanice Madrid—Atocha, odnosno do Cordobe je prema skrižaljci koju navodim dug 2846 km. Put iz Rima preko Barcelone i Valencije do Cordobe dug je 2694 km i to:

Preko Madrida — Atoche:

Rim—Genova	501	km
Genova—Marseille	411	„
Marseille—Portbou	357	„
Portbou—Barcelona F.	167	„
Barcelona F.—Madrid A.	685	„
Madrid A.—Alcazar	149	„
Alcazar—Baeza	315	„
Baeza—Fuente Gentil	184	„
Fuente G.—Cordoba	77	„
Ukupno Rim—Cordoba	2846	„

Preko Barcelone — Valencije:

Rim—Barcelona	1436 km
Barcelona—Valencija	367 „
Valencija—La Encina	223 „
La Encina—Alcazar	88 „
Alcazar—Murcia	76 „
Murcia—Baza	181 „
Baza—Baeza	195 „
Baeza—Cordoba	125 „
Ukupno Rim—Cordoba	2694 „

Za prijevoz robe u tim relacijama mjerodavan je bio prema današnjim međunarodnim ustanovama (vidi Rinaldini: »Betriebsreglement«, 1910., str. 187) prijevozni rok i manipulacioni rok za međunarodni saobraćaj, — na evropskom kontinentu samo do Hendaye, Cerbere, Canfrane, odnosno Latour de Carol —, a za prijevoz u Španiji naročite poslovne uzance, koje reguliraju željeznički promet u toj zemlji. U prvom slučaju, t. j. kod udaljenosti od 2846 km (2751—3000 km) iznosi taj rok 13 dana za brzovozne pošiljke, a 26 dana za sporovoznu robu. U drugom slučaju za udaljenost od 2694 km (2501—2750 km) 12 dana za brzovoznu, a 24 dana za sporovoznu robu. A tome valja dodati još u mirno doba običajne dodatne rokove, zatim carinske, redarstvene i porezne rokove, odnosno manipolacije. Osim toga se za pretovarivanje iz normalnih kola (1.435 m) u kola španjolskog kolosijeka (1.676 m) računa također naročiti dodatni rok, tako da se dobava bilo kakve robe u najboljem slučaju kod brzog voza povisuje barem za 5—6 dana, a kod teretne robe za 10—15 dana. Sve to vrijedi međutim samo za mirno doba i ako se naročito ne uzmu u obzir otpremne prilike u Španiji i Portugalu. Ratno doba iskazuje naknadne dobavne rokove neobične visine u svim zemljama. Tako ima iz doba rata (1915.—1918.) odredba jedne željezničke uprave, koja je kod brzovoznih pošiljaka propisala opći dobavni rok od 10 dana, ako je roba bila upućena na udaljenost do 200 km. Za svakih daljih 100 km prevaljenog puta priračunavao se tom roku još rok od 5 dana. Kod teretne robe iznosio je taj prijevozni rok i iza rata za prvih 200 km 20 dana, za svakih daljih 100 km još 10 dana (vidi i »Narodne novine« od 1. V. 1922. i t. d.).

Što se tiče putnika, snizio bi se taj rok u mirno doba u relaciji Rim—Cordoba na otprilike 7 dana, no nisam siguran, da li taj račun vrijedi i u vrijeme rata, za poremećeno i poratno stanje, koje može negdje potrajati još i decenije. Pored toga treba da napomenem, da u Španiji ne vrijedi »Međunarodni sporazum«, nego se ustanove tog prava uz razne klauzule upotrebljavaju od slučaja do slučaja kao ugovorno pravo. A kod tarifiranja vladaju tamo sasvim različiti običaji obračuna, a i za sam prijevoz dobara naročite uzance. Tamo se roba iz ostale Evrope otpremala neko vrijeme t. zv. »zatvorenim vlakovima« od Hendaye

(francuske granice) do portugalske pogranične stanice. I samo obračunavanje i plaćanje vozarine vršilo se na naročit način, na pr. za cijeli se vlak obračunala neka paušalna svota.[1]

Da su Rimljani, što se tiče građenja cestovnih kola, koraknuli dalje od svih u povijesti poznatih naroda, svjedoče opisi kola golemih dimenzija, koja spominje Josip Flavije u svom djelu »Povijest židovskog rata« (VII. knjiga, 5. glava). Prema tim navodima pokazuju se i ratna kola na dvostrukim tračnicama i današnji golemi tankovi kao patuljasti proizvod. Već što se tiče visine ne mogu se današnja željeznička kola natjecati zbog prorova (tunela) i mostova s kolima triumfalnog pohoda Titova i Vespazijanova. Tek bi im najnoviji traktori-autokola s golemim kotačima i vrlo dugački, koja služe za prijevoz glomaznih predmeta, mogla stati uz bok. Radi se kod te otpreme o velikim električnim transformatorima, koje željeznica uopće ne može prevoziti zbog ograničene širine i visine tovarnog objekta, ili ih otprema rastavljene. Naprijed spomenutim »traktorima« otpremaju špediteri suhim putem i malo veće brodove na razna švajcarska jezera.

Usporedo s naprijed spomenutim napretkom kod Rimljana ostajali su drugi narodi starog vijeka na jednostavnom načinu prijevoza s pomoću nosača; taj sistem je u staroj Americi, osobito u Meksiku, kod Azteka i Tolteka bio jedini način za prijenos dobara, dok je u Aziji upotreba domaćih životinja znatnije ubrzavala promjenu tih odnošaja. Afrika je ostala na stupnju stare Amerike, te se tamo još danas upotrebljava i otprema na glavi nosača.

2. O ŽELJEZNIČKIM TERMINIMA (IZRAZIMA)

Bavim se već više decenija proučavanjem saobraćajnih odnošaja najrazličnijih vrsta. Cijelo to vrijeme nastojao sam voditi u što temeljitijoj evidenciji pojedine faze u razvitku različnih vozila, specijalno željeznica. Posljednjima postaju već više od dva decenija autosaobraćaj i zračni saobraćaj opasni konkurenti, osobito u međunarodnom saobraćaju s vrednom robom. Kod toga posla valjalo je obratiti neku pažnju i institucijama, koje pomažu, odnosno nadopunjavaju saobraćaj. To je najprije pošta, gdje citiram nešto iz prošlosti te institucije, koja je prije uvođenja željeznice bila jedino javno otpremno sredstvo (sve do staroga vijeka). Zatim dolaze u obzir brzojav i telefon, prijeko potrebna sredstva kod vršenja željezničke službe unutrašnje i vanjske, ali se njih ne mogu suviše dotaknuti, jer bi to prekoračilo potrebni opseg djela, a uz to se više radi o tehničkoj pozadini. Dolaze nešto u obzir i carinska

[1] Valja međutim uzeti na um, da »rok za isporuku«, alias dobavni rok nije isto što i stvarno vrijeme putovanja. Cezar je hitao, a osobe i roba i bez hitnje lako prevaljuju željeznicom i 1000 km na dan. Karakteristično je dakle da se utvrdi, kako se rok za isporuku umjetno povećao u zaštitu jačega, u prvom redu u zaštitu kapitala — bilo željezničkog, ili onih otpremnika, koji su reklamirali i radi toga skupljali tovarne listove, da bi vršili naplatu zbog tu i tamo neodržanog roka za isporuku.

pitanja i međunarodni odnošaji te vrste. U novije doba priključuje se tome studij i praksa o izmjeni dobara in natura, kao što je bilo u primitivno doba razvitka lokalne i međunarodne otpreme.

Izdavanje ovog djela pada u doba, kada sva saobraćajna sredstva na suhom, na vodi i u zraku proživljavaju poratne faze dvaju ratnih kataklizama koji su doveli do iscrpljenja svih nepokretnih i pokretnih sredstava. Doba je to, kad se međunarodne saobraćajne veze, koje su do 1914. g. bile približno besprijekorno uređene, mogu tek gdjekada upotrebiti za saobraćaj većeg, pogotovu međunarodnog opsega. Formalnosti koje se kod tog poslovanja obavljaju, i nastojanja te vrste prelaze pače i na državopravno polje i spojene su s manipulacijama devizne i valutarne, a i diplomatske naravi. Ono što moraju izvršiti interesenti i državne vlasti u tom pravcu, traži ne malu oštroumnost i dosta prakse što je sve bilo suvišno do 1914. godine.

Nedostatak svakog utjecaja svih slojeva u Hrvatskoj na tok i razvitak željezničkog posla za mađarske ere imao je teških posljedica u materijalnom i moralnom pogledu, a i kod privatnog trgovačkog poslovanja sa željezničkim osobljem, koje je to nezdravo stanje, kako već naprijed ističem, izdašno iskorištavalo na javno-pravnom i na privatnom polju, a pogotovu u trgovini. Stručna zaostalost naše inteligencije — o trgovačkom i obrtničkom staležu i ne govorim — već s obzirom na nazive običajne kod dodira sa željeznicom, odnosno s njezinim organima, vlastima kompetentnim u ovom ili onom slučaju za rješavanje nastalog konkretnog spora, bila je veoma velika. Trgovačke korporacije, zastupnici trgovačkog i obrtničkog staleža, nisu se za taj odnos nikada brinuli. Izuzetak je prije nekog vremena bila samo jedna institucija,[2] ali i ta samo na kratak čas. Kod prvog pokušaja da dokrajči to nesnosno i nezdravo stanje naišla je na nesavladive zapreke, na otvoreno negodovanje peštanskih faktora, koji su o tom odlučivali. Uz druge šikanacije zagrozio se ministar trgovine toj korporaciji da će je raspustiti. Stvar je ipak napokon riješena time, što je tajnik te korporacije dobio godišnju slobodnu kartu na svim željeznicama. To je bila jedina odšteta za sve zapostavljanje domaćeg elementa na saobraćajnom polju. O području rada i ovlastima pojedinih željezničkih oblasti nije domaći čovjek imao ni pojma. Tek neke veće trgovačke kuće, osobito one, koje su trgovale drvenim materijalom,[3] imale su svoje naročite stručne informatore. Ti su za njih vršili sa željezničkim stanicama, odnosno kod željezničkih nadzornih vlasti poslove redovno većeg opsega, a s tim oblastima su općili jedino na mađarskom jeziku. O kakvoj stručnoj spremi u najprimitivnijoj formi nije kod prosječnih trgovaca bilo ni govora. Naši otpremaoci robe, osobito privatnici, nisu znali ispuniti ni običan tovarni list. Jedan poznati i u širim krugovima u svoje vrijeme prilično cijenjeni političar i ekonom, dao je da te tovarne listove ispunjava željeznički pisar, koji, nota bene, nije po tadašnjim propisima odgovarao ni za koji podatak unesen u tovarni list. Po željezničkim propisima taj

[2] Trgovačko-obrtnička komora u Zagrebu.

[3] Ovaj čas ne istražujem činjenicu, što je u pitanju bio kapital, zatim jači kapital i konačno jači strani kapital.

pisar je figurirao ne kao željeznički službenik, nego kao opunomoćenik predavaoca robe. Tako je taj inače veliki patriot slao krumpir i druge plodove s mađarski ispunjenim tovarnim listom (»30 zsák burgonya« umjesto »30 vreća krumpira«). Autonomne naše vlasti brižno su se ugibale svakoj raspravi ili sukobu sa željezničkim organima, ne samo ako se radilo o kakvoj sitnici, već i onda, ako se radilo o očitoj neurednosti i zloupotrebi. Tako sam kod jedne više instancije[4] bivše zemaljske vlade jednoć naišao na spis, u kojem je željeznička uprava tražila od autonomne vlade naplatu jedne svote, odnosno tobožnjeg manjka na plaćenoj vozarini, koji je već davno bio zastario i stoga bio nelikvidan. Uzalud sam citirao tadašnjem šefu tog odjela propis, koji isključuje dužnost naplate te tražbine, tumačio mu odnosne ustanove poslovnog pravilnika (»Uredbe«) u prijevodu »Nar. novina« od 1892. g., koje su, što se toga tiče, bile još u potpunoj snazi. Svota je doznačena, i time stvar svršena. S privatnim strankama i trgovcima postupalo se još »jednostavnije«. Naknada makar i preko godinu dana stara, odnosno poslije godinu dana pri željezničkoj reviziji utvrđena svota, gdje se uopće nije pozivalo ni na kakvu tarifu ili singularni tarifni propis, jednostavno se pripisivala u tovarni list, koji je za kasniju kakvu pošiljku bio upravljen na adresu tobožnjeg dužnika. Tako su se likvidni i nelikvidni iznosi jednostavno kumulirali i utjerivali bez sudbenog postupka bilo od stranke, ili od odpremnika, koji je radio za tu stranku. A otpremnik je plaćeni iznos tražio od svog klijenta isto tako ... kratkim putem. Na pismeni prigovor stranke došlo je kratko rješenje željezničke uprave: »Budući da je razlika plaćena, otpada svaka dalja rasprava«. Tiskanicu, koju je inače trebalo upotrebiti kod tog »sumarnog« postupka kao dokaz, da postoji određena tražbina od željeznice, željeznička uprava nije nikako ispunjavala, ni prema samom tekstu tiskanice, a još manje prema poslovnim propisima (»Uredbi«). Ta je tiskanica u Hrvatskoj bila dvojezična, i to najprije s njemačko-mađarskim tekstom, a kasnije samo s mađarskim tekstom, a iza toga bio je hrvatski tekst. Željeznička uprava je na toj tiskanici u rubrici »zaračunato je« napisala svotu, koju je stranka platila, a u rubrici »imalo se zaračunati« napisala veću svotu bez ikakva obrazloženja.

Ostale rubrike, koje bi imale služiti za oznaku otpremljene robe, njezine težine, sadržavati oznaku tarife, tarifnog sveska, generalne ili specijalne kakve tarifne odredbe, po kojima je računan s početka podvoz, uzalud je tražio dužnik, odnosno stranka u tom »platežnom nalogu«. Nije bilo oznake razreda, u koji je uvrštena roba kod zaračunavanja na predajnoj, a ni na uputnoj stanici. Prema tome nije označena ni visina jedinične stavke, t. j. iznosa, koliko se imalo platiti po m^2, po 100 kg ili 1000 kg predane robe. Sve to nije bilo zabilježeno ni spomenuto na tom »platežnom nalogu« nikojim jezikom.

S knjigama za pritužbe, u koje su stranke mogle unijeti eventualne svoje žalbe protiv željeznice, bila je isto takva zbrka. Imao sam prilike doći do tih knjiga. Sve nabrajanje i navodi pritužilaca bili su u pravilu bez svakog stručnog obrazloženja, prema shvatanju željeznice pusta

[4] Računarski ured zemaljske vlade u Zagrebu.

naklapanja, običan »galimatijaš« individua neupućenog u željezničke prilike. Taj »prikaz« nije bio prihvaćen kao sposoban za bilo kakvu, dakako, nepristranu raspravu i uredovanje. Pritužilac je otpremljen s nekoliko fraza, i stvar je bila svršena.

Već što se tiče samih naziva pojedinih željezničkih upravnih vlasti bila je u nas velika zbrka. Tako je sve do 1918. g. upravljala na jednom dijelu državnih pruga u Hrvatskoj odjelita vlast, nazvana »poslovodstvo«, sa sjedištem u Zagrebu. Pruga od Broda do Siska, kao i pruga Sunja—Dobrljin, odnosno do Volinje, bila je još 1913. g. valjda »lakše manipulacije« radi dodijeljena poslovodstvu u Pécsu. (Pruga od Volinje do Dobrljina bila je pod upravom vojničke željeznice Dobrljin—Banja Luka.) Neke pruge u Hrvatskoj potpale su pod subotičko, segedinsko i peštansko (jobbparti) — desnoobalno poslovodstvo. Zagorska pruga bila je već 1895. g. pod upravom poslovodstva u Subotištu (Szombathely).[5] Radilo se kod tih vlasti o poslovima, koji su bili u uskom savezu s vanjskom staničnom, pružnom i pogonskom službom. Službeni naslov za te uprave bio je: »üzletvezetöség« — poslovodstvo, vlast koju su naši službeni krugovi nazivali najprije »Prometna uprava«, premda sam pojam »promet« — »saobraćaj« obuhvaća administraciju i financijsku i tarifnu službu kod svake željeznice. Samo vođenje posla, (engl. traffic), jako je sužene naravi, te ne bi imalo nikakva posla s novčanim i administrativnim funkcijama jedne više željezničke vlasti. Upotrebljen je zatim kod nas izraz »Željeznička uprava«. Kada je neki moj znanac tražio prije koju godinu da mu se ovjeri prijevod mađarski pisanog dekreta, koji mu je izdalo zagrebačko poslovodstvo 1888. g., sudbeni tumač preveo je taj naziv sa »Prometna uprava«. Ali izraz »promet« obuhvaća prema spomenutome mnogo širi krug, širi nego što je »poslovodstvo«. Izraz »poslovodstvo« ustanovljen je oko 1870. g. jedino zbog toga, da se onemogući stvaranje odjelitog željezničkog ravnateljstva za Hrvatsku, kako je to moralo biti u smislu Nagodbe od 1868. g. Tako je Hrvatska zapostavljena i spomoću naziva, jer to »poslovodstvo« nije imalo ovlasti, kakve bi moralo imati kao ravnateljstvo, a tada bi bilo ravno ravnateljstvu u Pešti.

Zagrebačko »poslovodstvo« moralo je imati hrvatski službeni jezik, kao uredovni, ali to nije išlo u račun onima, koji su tada odlučivali.[6] Uredovalo se na tim »ugarskim« državnim (a i privatnim) željeznicama, odnosno poslovodstvima sve do 1880. g. njemački i u samoj Mađarskoj. Tadašnji željeznički gromovnici, većinom Nijemci (Nördling i drugi), nisu poznavali »mađarski« službeni jezik ni u Mađarskoj, a još manje hrvatski u Hrvatskoj.

Za peštansku centralu bio je upotrebljen naziv »Igazgatóság« — ravnateljstvo. Naziv »Prometna uprava« — üzletigazgatóság nosilo je počevši od 1889. g. samo tada osnovano ravnateljstvo povlaštene južne željeznice u Pešti, za razliku od generalne direkcije te željeznice u Beču,

[5] Tako razbijena uprava bila je nesumnjivo skuplja, a to je išlo na štetu gospodarstva u Hrvatskoj, ali je glavno bilo to, što se na jednom mjestu nisu mogli skupiti i skupljati podaci o rentabilnosti pruga u Hrvatskoj.

[6] Vidi: Brdovački, Prometna politika, str. 76.

koja je upravljala svim prugama južne željeznice u bivšoj habzburškoj monarhiji, i za razliku od uprave u Hrvatskoj, koja se zvala poslovodstvo.

Prvi tragovi nekih viših željezničkih vlasti u Hrvatskoj javljaju se 1865. g. Službeni šematizam od 1865. g. donosi na str. XLV. pod naslovom »*Hrvatsko željezničko nadzorništvo*« u Zagrebu o tom neke podatke. Od tog nadzorništva spominje se tek »*Razdiel Zagreb—Sisak*«. Funkcije su mu bile »otkupljivanje zemljišnika«, i to se poseban otsjek bavio tim »otkupljivanjem« za prugu Zagreb—Karlovac, a poseban za prugu Zagreb—Sisak. O ostalim »razdielima« i njihovu djelovanju i području ne spominje šematizam ni slova. To su bili eksponenti južne željeznice, a sam promet, t. j. užu vanjsku službu kod te željeznice nadzirali su sve do 1918. g. i do prekupa t. j. preuzeća u državnu upravu i ravnali su prugom Zidani most—Sisak do 1923. g. naročiti »*Prometni inspektorati*«. Kod državnih željeznica vršilo je sličnu funkciju na nekim prugama naročito »*Prometno poglavarstvo* — Forgalni fönökség«. Tako je bilo na riječkoj pruzi. To je »poglavarstvo« vršilo kontrolu stanica, a i neki nadzor nad skladišnom službom na riječkoj stanici, i tamošnjim skladištima i nad lučkim uređajima.

Prije nego prijeđem na samo tumačenje pojedinih faza razvitka željeznica u Hrvatskoj, treba da se obazrem na razne stručne termine — stručne izraze, koji igraju kod samog posla (traffic) veliku ulogu. Bez poznavanja sadržine tih termina nije moguće slijediti ova razmatranja. Mislim ovdje izraze i pojmove, naoko sasvim bezazlene naravi, koji se upotrebljavaju kod uprave i vršenja vanjske i unutrašnje željezničke službe. Među prve i najvažnije pojmove te vrste ide i običan izraz »*kilometar*«*!* Taj pojam spojen s drugim izrazima i veličinama ima svu silu značenja i uloga u saobraćajnom, komercijalnom i financijskom poslovanju željeznice. Sam pojam ne zadaje prosječnom čovjeku mnogo brige. On zna, da je to toliki i toliki dio opsega našeg globusa i ima svoj početak, oblik i opravdanje u pariškom metru od platine. Taj kilometar dijeli željeznička egzekutivna i manipulativna služba, vanjska i unutrašnja, na 10 dijelova, svaki po 100 metara, koje praksa naziva »*profilima*«. Mađari su preveli to sa »szelvény«, ali istodobno vrijedi kod njih taj izraz i za »kupon« (Coupon) na novčanim doznakama i kod vrijednosnih papira — odrezak kod dionice i t. d.

Ti »profili — stometraki«, kako ih nazivam u »Prometnoj politici«, označuju na samim prugama — na željezničkom planumu[7] — s naro-

[7] Željeznički se put ne može izravno položiti na neobrađenu površinu zemlje. Treba izravnati i prigotoviti put i zemlju nasipanjem, poravnavanjem, usijecanjem i t. d. Tako priređeni put nazivamo *zemljani trup* željezničkog puta. Površina trupa, na kojoj leži kolosijek zove se *planum* željezničkog puta.

Terenske prilike često zahtijevaju izradu raznih građevnih objekata (propusti, mostovi, vijadukti, potporni zidovi, tuneli i sl.), a ti se građevni objekti nazivaju kratko objekti.

Zemljani trup i takvi objekti zajedno čine *donji stroj* željezničkog puta. I zgrade za vršenje službe kao i službenički stanovi smatraju se sastavnim dijelom donjeg stroja pruge.

Tračnice se ne polažu izravno ni na taj donji stroj, već se na nj razastre određen stroj tvrdog, a ocijeditog materijala (pijesak, šljunak, tucanik). Taj se materijal dade

čitim znakovima, udaljenost neke točke od polazne točke pojedine pruge do samog znaka. Ti »profili« se nalaze uvijek na desnoj strani pruge računajući od izlazne točke same pruge. To su stupovi drveni, rjeđe kameni (kod južne željeznice upotrebljavali su se kameni stupovi). Na njima je označen broj kilometara, odnosno profila. Tako na pr. profil 1125 znači, da je stupić postavljen 122 i 5 desetine kilometra daleko od početka te pruge. Tako je izlazna točka svih pruga bivših mađarskih državnih željeznica bila u Pešti, a profili su tekli uvijek desnom stranom pruge od Pešte ili njoj najbliže odvojne stanice. Tako je kod dijela pruge t. zv. alföldsko-riječke željeznice, koji je tekao Hrvatskom, počinjala numeracija u Nagyvaradu, te su se odanle brojili profili do Siska. Kod stanice Zagreb, drž. kolodvor, bila je sredina stanične zgrade označena sa 101 kilometar, t. j. od Zakanya do sredine zagrebačke prijamne zgrade. Zapravo je taj razmak od sredine stanice u Zakanyu iznosio 100 + 977, t. j. 100 kilometara i 977 m. Kilometrička mjera kako je poznato, usvojena je najprije u Francuskoj, a kasnije ju je prihvatila gotovo cijela kontinentalna Evropa. Ali se taj sistem mjerenja nije mogao udomiti ni u Engleskoj, ni u USA, ni kod satelita tih država. Engleska je ostala kod svojih milja, t. j. udaljenosti od 1609 metara, odnosno »yarda« (0,914 m). A i za ostale mjere obujma i težina upotrebljavaju Anglosasi još uvijek svoje stare mjere uz neke male razlike. Od ostalih zemalja treba istaknuti SSSR, gdje su odmah uvedeni kilometri. Tako su 1926. g. registrirali »zapadnjaci« kilometričke udaljenosti na sovjetskim prugama u stručnim knjigama te vrste.[8] Udaljenosti na ruskim željeznicama su tamo iskazane ne u vrstama svaka po 1066,8 m, nego u kilometrima.

U željezničkoj praksi razlikovalo se kod računanja duljine neke pruge građevna i poslovna udaljenost. Obje te udaljenosti nisu bile jednake.[9] Građevna je udaljenost nekad dulja, a nekad i kraća od poslovne (traffic). Taj izraz »traffic« je engleske provenijencije i obuhvaća sve

podbijati, a da se pritom ne razdrobi, ne raskvasi i ne razblatavi. On prenosi pritisak (preko pragova) na veću širinu donjeg stroja i tako čuva trup od urezivanja i ulijeganja. Taj sloj materijala zove se *zastor kolosijeka.*

Na taj se zastor stavljaju *pragovi* (podvuk) od drveta, željeza ili betona, a onda se na njih utvrđuju *tračnice* — danas od čelika.

Da bi vozila mogla mijenjati kolosijek, ugrađuju se naročite naprave: *skretnice,* preko kojih mogu čitavi vlakovi prelaziti s jednog kolosijeka na drugi, a grade se još po potrebi i okretnice, *prenosnice,* koje služe za okretanje vozila, odnosno prenošenje pojedinih vozila s jednog kolosijeka na drugi.

Tračnice s pragovima i zastorom, skretnice, okretnice i prenosnice zovu se *gornji stroj* pruge.

K željeznici se može pristupiti i vršiti gospodarske operacije samo na za tu svrhu naročito pripravljenim mjestima. Ako su takva mjesta uređena za križanje i pretjecanje vlakova, i za otpremu osoba i robe, zovu se *stanice.* Ima još niz takvih varijacija. (Opaska M. D.)

[8] Vidi: Dr. Koch: Eisenbahnstationverzeichniss, 47. izdanje, str. 452. i sl.

[9] Novije stanje razlikuje građevinsku, stvarnu i eksploatacionu dužinu. Posljednja dijeli se često još i na prosječnu ili srednju (godišnju) i u danoj prilici i danoj pruzi na stvarnu eksploatacionu dužinu. Pritom stvarna i stvarna eksploataciona, kao ni srednja i srednja eksploataciona dužina ne predstavljaju uvijek ni isti ni jednaki izmjeritelj. (Opaska M. D.)

poslove, koji se tiču otpreme vlakova, razumijevajući kod toga staničnu, pružnu i pogonsku službu. U željezničkom poslu igrala je poslovna udaljenost prvu ulogu. Prema njoj su se izračunavali najprije građevni troškovi i troškovi pogona (trakcije), a isto tako i režijski troškovi. Posljednji su se znatnije mijenjali prema veličini i obujmu samog saobraćaja, t. j. oni ovise o količini prijevoza robe, odnosno putnika. Razlikovali su se naime u željezničkom poslu uglavnom stalni i promjenljivi režijski troškovi. U prve se broje plaće i prinadležnosti osoblja, ukamaćenje investiranih glavnica, amortizacija i sl.; u režijske troškove su išli izdaci, koji rastu i padaju, t. j. ovisni su o veličini prometa, o polučenim poslovnim rezultatima i o primicima, koji su s time u vezi.[10] Što su bili veći primici iz promjenljivih vrela, to je više padao i procenat izdataka za režijske troškove. Svi ti momenti, t. j. visina stalnih i promjenljivih režijskih troškova, bili su mjerodavni za utvrđivanje i izračunavanje prodajne cijene za transportne usluge, koja se imala plaćati za prijevoz osoba ili neke robe. Prema tome su ti troškovi bili temelj financijskom računu što se tiče primitaka i izdataka u nekom razdoblju. Međutim utjecaj tih režijskih troškova na formiranje tarifnih prijevoznih stavova nije kod državnih željeznica u određenim slučajevima bio suviše velik. Te su naime željeznice više računale na indirektnu korist i povećanje narodne imovine, koja raste pomoću željeznice i u gradskom i u poljskom gospodarstvu i u industriji. Nije se računala kod toga i dobit u kojoj su participirali vlasnici kompleksa i zgrada zbog povećane vrijednosti objekata i zemljišta, što leže uz željeznicu ili nešto podalje od pruge,[11] a koja je nastala samim time, što u tom kraju postoji željeznica. Ta imovina nije mala i računala se na milijune, koji rastu neprimjetljivo utjecajem željeznice i njezine egzistencije. U Njemačkoj, gdje je cijepidlačarenje i što se toga tiče bilo na visini, računao se porast narodne imovine preko željeznice na 100 milijuna maraka na godinu.

Razlika između građevne i poslovne udaljenosti nije suviše velika.[12] Tako je na pr. kod pruge Zagreb—Karlovac počinjala građevna udaljenost 3858 m[13] iza sredine kolodvora bivše južne željeznice u Zagrebu, sada Zapadnog kolodvora prema Karlovcu. Ta točka kao dio građevne duljine pruge Zagreb—Karlovac ležala je kod oveće stražarnice (br. 1), koja se nalazila iza savskog mosta. Tamo se odvajala ta pruga, od pruge, koja kreće prema Sisku. To je bila t. zv. »O« točka pruge Zagreb—Karlovac, a broj profila je na toj točki bio 792+99,[14] računajući od Zidanog

[10] Dakako, da ta »podjela« nije pravilna, i napredna nauka pravilno razlikuje proizvodni kapital na stalni (fiksni) i opticajni, odnosno postojani i promjenljivi kapital. Isto tako ne dira ni u njihove funkcije u procesu proizvodnje, dakle u procesu stvaranja upotrebne vrijednosti dobara, odnosno ne dira u način prometa i djelovanja različitih sastavnih dijelova kapitala. (Op. M. D.)

[11] Djelovanje tarifne politike išlo je u tom smjeru, da se tu dobit izvuče iz Hrvatske u korist Mađarske ne samo tarifnim normama i stavovima, već i drugim financijskim mjerama. (Op. M. D.)

[12] Vidi priloge br. 3 i 4.

[13] Točnije: 3857,03 m.

[14] Točnije: 792+98,70 (profil), dakle 79 km 298,7 m.

Mosta. Svršavala se pruga Zagreb—Karlovac skretnicom broj 17 na stanici Karlovac. Građevna duljina te pruge iznosi ukupno 49 km i 2 m,[15] t. j. do kraja nekad izgrađenih tračnica iza sredine kolodvora u Karlovcu u pravcu prema Kupi. Poslovna udaljenost pruge Zagreb—Karlovac, t. j. ona udaljenost, po kojoj se izračunavaju rezultati otpreme vlakova i ostale dimenzije, bila je duga tek 48 km i 604 m i sezala je od točke »0« pruge Zagreb—Karlovac do sredine stanične zgrade u Karlovcu. K toj poslovnoj udaljenosti valja dodati naprijed spomenuti 3858 m, tako da se ukupna poslovna udaljenost pruge Zagreb—Karlovac računa okruglo sa 52,4 km, i ako bi zaokruženo moralo biti 52,5 km.

Pruga Karlovac—Rijeka počinjala je kao poslovna u sredini stanične zgrade u Karlovcu, ali je sezala kao građevna duljina do konca željezničkih tračnica na Rijeci (Kantrida), pa je ta točka bila označena profilom 1769+79, a to čini 176 km i 979 m. Prema tome je građevna udaljenost pruge Karlovac—Rijeka bila 176,504 km, a poslovna samo 176,098 km, jer se podvoz i ostale dimenzije u staničnoj i voznoj službi računaju kod otpreme osoba i robe samo do sredine, odnosno od sredine staničnih zgrada u Karlovcu, odnosno na Rijeci.

Sa sličnim odnošajima sastajemo se i na zagorskoj vicinalnoj željeznici. Sredina stanice Zagreb—Zapadni kolodvor nalazila se kod profila 754+41 (računajući od Zidanog Mosta). Do sredine stanice u Zaprešiću iznosila je udaljenost od Zagreba—Zapadnog kolodvora (i to poslovna duljina) 13,003 km. Kod pruge od Zaprešića do Čakovca računala se poslovna udaljenost od sredine stanične zgrade u Zaprešiću, koja je ležala na profilu 624+38 kao točke, koja je polazna od Zidanog Mosta. Građevna udaljenost zagorske željeznice računala se od izlazne skretnice u Zaprešiću, koja je ležala na profilu 1+91 do skretnice br. 1 u Čakovcu, i iznosila je 98,918 km. Poslovna udaljenost, koja se broji od sredine stanične zgrade u Zaprešiću do sredine stanične zgrade u Čakovcu, iznosila je 996+44 t. j. 99 km i 644 m.[16]

Iza građevne i poslovne udaljenosti dolazila je u razmatranje tarifna udaljenost. Izračunavala se u pravilu posebno za osobni, a posebno za robni saobraćaj. Kod tih udaljenosti bio je dopušten iz manipulativnih i komercijalnih razloga i neki odstup od pravila. Tako je bilo ustanovljeno znatnije povišenje tarifne udaljenosti kod prijevoza osobito gromadne robe na kraće relacije. Takva tarifna duljina nije bila ni u kakvom skladu s faktičnim stanjem. Osobito je to bivalo kod industrijskih tračnica, koje su spojene s određenom stanicom, i imaju do željezničke veze privatnu prugu. Upotrebljavalo se takvo utvrđivanje tarifne udaljenosti i onda, kada se utovarivala ili istovarivala bilo kakva roba ili sirovine između dvije stanice na otvorenoj prugi. Ta tarifna udaljenost računala se obično sa 8 km,[17] a stvarno se radilo katkada o duljini od nekoliko stotina metara. Potanko za upotrebu industrijske ili otvorene pruge za utovar i istovar uređivale su se naročitim ugovorima, koje su sklapale željeznice s vlasnicima privatnih kolosijeka ili pora-

[15] Točnije: 49 km 242,27 m.
[16] Vidi: Brdovački, Prometna politika, str. 69 i dalje.
[17] Danas 9 km.

biocima otvorene pruge. Tom prilikom uređivale su se i ostale formalnosti skopčane s takvim poslovanjem, koje su se ticale manipulacije, naknade troškova za nadzor i t. d.

Ali i s tarifnim kilometrima, t. j. s udaljenostima na pojedinim prugama može se dalje računati, i mogu rezultirati i daljim računskim operacijama. Postojali su naime i t. zv. virtuelni kilometri.[18] Duljina pruge za tarifne svrhe mogla se produljiti ako se radilo o većim usponima, jer se time iskorištava u većem stupnju sama pruga, tračnice i vozna pomagala, a i troši se više pogonskog materijala. Reducirala se kod te »operacije« duljina takve pruge na vodoravnu duljinu, t. j. produljivala se pruga fiktivno na duljinu, koju bi imala, kad bi tračnice bile položene u ravnici.

Pri tom postupku priračunavala se stvarnoj duljini gorske željeznice još dalja duljina, i to otprilike:

kod	uspona	do	10‰	po svakom	kilometru	pruge	200	m
„	„	„	12‰	„	„	„	280	„
„	„	„	16‰	„	„	„	440	„
„	„	„	18‰	„	„	„	520	„
„	„	„	20‰	„	„	„	600	„
„	„	„	22‰	„	„	„	680	„
„	„	„	25‰	„	„	„	810	„

Tako je na pr. na riječkoj pruzi duljina od Rijeke do Liča iznosila stvarno 37,1 km. Virtuelna udaljenost iznosila bi kraj 25‰ (uistinu mjestimice do 27‰) uspona 66,9 km, okruglo 67 km. Virtuelnom kilometru treba pribrojiti kao znatnu zapreku vožnji još i zavoje, pa se

kod	zavoja	od	600	m	dodavalo	kvoti	uspona	još	0,8‰
„	„	„	500	„	„	„	„	„	1,4‰
„	„	„	400	„	„	„	„	„	2,2‰
„	„	„	300	„	„	„	„	„	3,7‰
„	„	„	250	„	„	„	„	„	4,8‰

Budući da riječka pruga ima na gornjem sektoru (Rijeka—Lič) zavoje od 275 m polupreènika, imalo se iznosu od 1,8‰ priračunati za zavoje dalje povišenje od 4,8‰, a to čini 1,84 ili okruglo 1,9 km virtuelne udaljenosti umjesto 1 km faktične duljine pruge. Tako bi virtuelna duljina pruge Rijeka—Lič iznosila 37,1 × 1,9 = 70,49, odnosno 70,5 km.

Ta se praksa upotrebljavala u našoj blizini kod pruge Knin—Split i to tako, da je duljina od 102 km produljena na 132 km. — Slično je produljena i pruga Insbruck—Brennero, ali je postupak tamo naskoro

[18] Tarifna duljina se utvrđivala u raznim vremenskim razdobljima na različite načine. U novije vrijeme ona predstavlja duljinu, prema kojoj se izračunava naknada za prijevozne usluge. Može biti *realna*, ako se utvrđuje na temelju stvarne duljine, a može biti i *virtuelna*, ako se stvarnoj duljini dodaje ili oduzima neka duljina. Može se razlikovati i po vrstama usluga. U oba slučaja ona se iznalazi i ističe samo u cijelim kilometrima, a ne u desetinkama km. (Op. M. D.)

obustavljen. I kod nas se u svoje vrijeme mnogo računalo s tom veličinom, htjelo se pače uračunati u tu virtuelnu udaljenost još neki dalji iznos u ime većih troškova, koji su utrošeni za izgradnju i održavanje raznih tunela, mostova i drugih skupih gradnja. Ali taj plan je naskoro propao. Kod nas bi ta udaljenost bila opravdana kod riječke pruge, ali do konkretne izvedbe za mađarske ere nije došlo.[19] Austrijski željeznički tarifni zakon predviđao je za uspone od preko 25‰ jednu duljinu i po. Isto tako dopušta i »Convention à quatre« između bivše Austro-Ugarske monarhije, Srbije, Bugarske i Turske virtuelnu udaljenost. Zbog skupog mosta na Dunavu u Mađarskoj kod Baje puštena je bila od državnih vlasti za prugu Bátaszék—Baja poslovna duljina od 40 km, umjesto stvarnih 20 km.[20]

Među dalje izraze, koji igraju veću ulogu u željezničkom poslu, pripadaju i pojmovi vučnog, osovinskog, netotonskog i brutotonskog kilometra. Te dimenzije, odnosno rezultati polučeni s tim veličinama, čine kod željezničkog posla (traffic) bitni dio željezničkog administrativnog, financijskog i komercijalnog poslovanja.

»Vučni kilometri« bili su rezultat kretanja jednog vlaka, bilo osobnog, bilo teretnog na određenoj pruzi. Vlak bilo koje vrste, koji je prevalio na nekoj pruzi jedan kilometar, učinio je jedan vučni ili vozni kilometar. Ako je na pr. prugom Zagreb—Karlovac, dugom 52,4 km, prolazilo na mjesec 180 osobnih vlakova, onda su oni polučili u to vrijeme 9432 vozna kilometra. Ta udaljenost — 52,4 km — uzeta je u račun po svotama iskazanim u voznim redovima, koji su se upotrebljavali u unutrašnjoj službi željeznice na stanicama u pogonskoj službi i u samoj upravi. Vozni redovi namijenjeni široj publici iskazuju, naime kilometričku udaljenost između pojedinih stanica redovno u okruglom broju. Osovinski kilometar čini jedna idealna os, koja se nalazila kao dio jednih kola kod određenog vlaka, i koja prevaljuje jedan kilometar. Zbroj svih osi koje prosječno prijeđu nekom prugom bilo s kojim vlakom, pomnožen s kilometričnom udaljenosti, koju je tim vlakom prevaljivao, čini osovinske kilometre. Kod toga valja uzeti u račun i kola s više osovina, t. j. sa 3, 4, danas već i sa 6, 8, pa i sa 16 osovina; — posljednja imaju naročite nosače. Ako, na pr., jedan vlak, koji kreće iz Siska prema Brodu, ima prosječno na cijeloj pruzi 46 kola sa dvije i 5 kola sa tri osovine, onda on prevaljuje u duljini od 153,5 km ukupno za 111 osovina 17,038 osovinska kilometra. Sve to izračunavalo se radi saobraćaja, statistike i financije na poseban način. Računali su se ti neto-tonski i bruto-tonski kilometri na temelju težina pojedinih kola i tereta u njima, kako ih je vlakovođa označio u voznom listu po unaprijed utvrđenim jedinicama. Sami neto-tonski kilometri upotrebljavali su se rjeđe kao obračunski objekat, više se obraćala kod spomenutih

[19] Onda bi ta pruga odbacivala još više prihoda, na kojima bi onda Hrvatska više participirala, a to Mađari nisu htjeli, odnosno zadržavajući stvarnu daljinu kao tarifnu izvlačili su više koristi za sebe. (Op. M. D.)

[20] Razni usjeci, vijadukti, tuneli i slični objekti na riječkoj pruzi također bi pripadali među skupe objekte, ali je smještaj pruge — ona je bila u Hrvatskoj — odlučio protivno. (Op. M. D.)

svrha pažnja na bruto-tonske kilometre.[21] A izračunavali su se ti bruto-tonski kilometri prema podacima sadržanim u naprijed spomenutim voznim listovima i dokumentima, koji prate svaki vlak, te ih je ispunjavao vlakovođa na temelju vlastite težine pojedinih kola, ubilježene na bokovima svakih kola, a zatim iz tovarnih listova ili po računanju po jediničnim težinama. Ako se naime radilo o osobnom vlaku ili otpremi osoba, računala se težina čovjeka-putnika s prtljagom kao jedinica teška 80 kg, sto putnika bilo je prema tome računu teško 8 tona. Naprijed spomenuti bruto-tonski kilometri nisu sasvim nepoznati ni u širim slojevima, ali njihov sastav rijetko je komu poznat. — Govor je najprije o količini, težini, koju preveze neki vlak na nekoj pruzi prosječno, t. j. o njegovoj prosječnoj težini. Ta prosječna težina izračunavala se kod t. zv. prometne statistike svake željezničke uprave. Posao taj je bio nadasve suhoparan i na lošem glasu kod poslovnih organa željezničkih uprava. Averzija protiv tog posla, koji se ograničuje na same brojeve, tolika je, da ni pojedini viši činovnici željezničke uprave nisu marili upoznati se pobliže sa sastavom tih dimenzija ili iskaza. Kod tog posla polazi se u prvom redu sa stajališta, da valja najprije u pojedinoj dužoj ili kraćoj računskoj pružnoj sekciji (Zagreb—Karlovac, Zagreb—Sisak, Sisak—Brod i t. d.), u koju su uvrštene razne pruge, izračunati *prosječnu* težinu svakog vlaka. Spomenutih statističkih sekcija bilo je na dužim prugama više. Tako je na pruzi Pešta—Rijeka bilo sedam takvih »sekcija«, i to Pešta—Kelenföld, Kelenföld—Uj Dombovár, Uj Dombovár—Gyékényes, Gyékényes—Zagreb, Zagreb—Karlovac, Karlovac—Srpske Moravice, Srpske Moravice—Rijeka. Kod tog posla izračunavalo se najprije, koliko je procenata od ukupne težine vlaka otpalo na odsjek od Gyékényesa do Koprivnice, koliko od Koprivnice do Križevaca i t. d. sve do Zagreba. Pruga je bila podijeljena prema tome na procente, na pr. težina od 400 t kod jednog teretnog vlaka, koji je kretao od Gyékényesa do Koprivnice, dala je, jer je ta udaljenost činila 15% ukupne pruge Gyékényesa—Zagreb od 400 t, 60 t. Iznosi, koji su rezultirali 100%, činili su prosječnu bruto-težinu svih izračunanih dijelova do Zagreba (od stanice do stanice). Vlak je tako bio prema tim podacima težak prosječno od Gyékényesa do Zagreba 380 tona. Kod osobnih vlakova bilo je određivanje prosječnih

[21] Danas se eksploatacija bori za povoljniji odnos mrtvog i korisnog tereta na korist korisnog, za povećanje korisnog i smanjenje mrtvog tereta. Ispoređivanjem (bruto-tonskih s neto-tonskim kilometrima) iznalazi se taj odnos, ispituju uzroci i traži poboljšanje. Ni vučni (vozni, vlačni) ni bruto-tonski kilometri ne daju sliku pravilne eksploatacije, jer brojne prazne vožnje, brojni prijevozi režijskog materijala, neracionalno prevlačenje praznih kola i općenito neracionalni prijevozi (križanje tereta, predugo prevoženje, nastavno prevoženje, ponovno prevoženje i t. d.) mogu prividno pokazati intenzivnost saobraćaja i brojne bruto-tonske kilometre, a sve to ne mora i ne može biti racionalna eksploatacija. Međutim je nekad bio za hrvatsko-ugarske gospodarske odnose i te kako važan podatak bruto-tonskih kilometara, jer su Mađari upravljali, organizirali i iskorištavali željeznice, pa ako to nije uvijek racionalno, ne bi se smjelo propustiti, da takva rabota ide u cjelini na štetu Hrvatske. Samo na temelju bruto-tonskih kilometara mogla se točno utvrditi kvota (8,127%), koja nam je pripadala. (Op. M. D.)

bruto-tona jednostavniji posao, jer se broj kola i težina vlaka u jednom statističkom sektoru skoro nikada nisu znatno mijenjali. Tako izračunana prosječna težina vlaka pomnožena s kilometričnom udaljenosti, koju je prevalio vlak u jednoj statističkoj »sekciji« daje bruto-tonske kilometre. Ako je, na pr., kod teretnog vlaka, recimo br. 1054, prosječna težina od Gyékényesa do Zagreba iznosila 456 t, onda je iznosio broj brutto-tonskih kilometara 456 t pomnoženo sa 101 (udaljenost Gyékényes—Zagreb) = 46.056 bruto-tonskih kilometara.

Isti proces obnavljao se i kod pogonske službe, t. j. vozni list za strojovođu, koji ispunjava vlakovođa kod svakog vlaka, sadržavao je također bruto-težinu vlaka; ali kod tog posla izračunavaju se u ložionici samo 100 bruto-tona kilometri, t. j. ne cijeli nego stotine tih bruto-tona-kilometara (100 tonakilometri). Mjesto 46.056 iskazuju se 4606 (vršilo se zaokruživanje) 100 tonakilometara. U skupnim iskazima željezničke uprave iskazivani su ti bruto-tona-kilometri u hiljadama, t. j. mjesto na pr. 11,540.000 bruto-tona-kilometara samo 11.540 1000 bruto-tona-kilometara.

Za te podatke o bruto-tona-kilometrima kaže Ravnateljstvo državnih željeznica u Pešti u svojoj naredbi upravljenoj 29. svibnja 1901. broj 83966/B-II svima poslovodstvima ovo (tekst donosim prema prijevodu s mađarskog): »Ujedno upozoravamo poslovodstvo, da na ispravnost i vjerodostojnost saobraćajno-statističkih podataka polože izvanrednu važnost, jer ti podaci čine glavni temelj za utvrđivanje *preliminara godišnjih primitaka i izdataka* i, obratno, daju ključ za prosuđivanje postignutih novčanih rezultata«. Ovdje se misle sve izračunane saobraćajne dimenzije, koje su se iskazivale svakog mjeseca (od 26. tekućeg do 25. narednog mjeseca, na pr. od 26. ožujka do 25. travnja). Tako se u tim statističkim izvještajima najprije iskazivao broj vlakova sve po kategorijama — brzi, osobni, mješoviti, teretni i t. d. —, zatim broj voznih, osovinskih (rjeđe) neto-tonskih i bruto-tonskih kilometara. Bruto-tonski kilometri činili su, kako naprijed ističem, ukupnu težinu brzog, osobnog, ili teretnog vlaka, bez težine lokomotive, koja vuče vlak i poluložene lokomotive, koja bi se slučajno nalazila kod vlaka, jer se ona kreće vlastitom snagom pod pritiskom od 2 do 3 atmosfere. Kod te prilike moram spomenuti i za laika važnu činjenicu, da je cijeli vlak s lokomotivom jedna posebnim napravama spojena i učvršćena cjelina. Naime, od lokomotive sve do posljednjih kola nalaze se ispod kolnog ormara (gornjeg dijela svakih kola) i iznad kolnih osovina (pružine), koje svezane jedna s drugom prave vlak elastičnim, tako da se uz potporu zavirača (kod teretnog vlaka) lako može zaustaviti. Tendencija, da se vlak dovede u što kraćem roku u mirni položaj, t. j. da se obustavi kretanje vlaka u redovnim prilikama ili ako prijeti sukob s drugim vlakom, poticala je pojedine tehničare na izume, kako bi to zaustavljanje vlaka na otvorenoj pruzi ili u stanicama bilo spojeno sa što manjim gubitkom na energiji i vlačnom materijalu i vremenu. Pronađene su prema tome razne vrste automatskih zavora, kojima upravljaju izravno strojovođe. Među tim zavorima uzdržao se u ono vrijeme

najbolje zavor zvan Westinghouse, koji je bio prvi upotrebljen i dolazio je u sve veću upotrebu kod osobnih i brzih vlakova i kod brzih teretnih vlakova, jer omogućuje strojovođi i bez zavirača zaustaviti vlak.

Među dalje izraze, koji igraju veliku ulogu u željezničkom poslu, pripada i ključ, koji registrira primitke i izdatke iz posla (traffic). Poslovni rezultati t. j. izdaci za posao i ostali troškovi pojedinih željeznica iskazuju se naime u procentima, u t. zv. *»koeficijentima«*. Što je poslovni koeficijent koje željeznice manji, to su čisti prihodi njezini veći, i obratno. O njemu ovise čisti prihodi za dioničare ili za državnu blagajnu. Kod privatnih su željeznica ti prihodi išli u korist dioničara. Taj ključ-omjer između primitaka i izdataka — skače katkada i preko 100, t. j. posao željeznički je u deficitu, a razliku (deficit) snose vlasnici (kod privatnih) dioničari u svojim dividendama, ako ne bi isposlovali, da je plati država iz ostalih državnih prihoda.[22] Taj koeficijent eksploatacije državnih željeznica može biti i vrlo povoljan po državne financije, kao na pr. kod bivših pruskih željeznica. Prema službenim iskazima, kojima raspolažem, razabirem, da je od svih tih »ključeva« najviši bio u Danskoj, gdje je željeznički personal od 1903. g. participirao izravno na čistom prihodu državnih željeznica. Pokušaj da se uvede ta »praksa« u Italiji i u republici Austriji oko 1923. g. nije pošao za rukom. Po Enzyklopädie i t. d., izdanje 1913., sv. 2, str. 302/3 zabilježeni su poslovni ključevi nekih državnih željeznica od 1900. do 1909. g. Ti »ključevi« variraju, osim Danske, između 54,33 i 69,12%. Najniži je poslovni ključ 1900./1. g. Japana i to: 46,12%, a to znači: od 100 jena išlo je 53,88 u državnu blagajnu. Iza Japana dolazi rezultat polučen u Srbiji sa 47,02, t. j. od 100 dinara išlo je na pr. 1907. g. 52,98 u državnu blagajnu.

O tom »ključu« — koeficijentu — bit će još govora kod sastava iskaza o bruto-tonskim kilometrima polučenim u Translajtaniji i o propuštenoj participaciji Hrvatske na tim prihodima, odnosno u raspravi o obračunskim metodama kod prekupa privatnih željeznica, napose povlaštene južne željeznice i vicinalnih željeznica.

Među izrazima, koji igraju dalju i naročitu ulogu kod prijevoza robe, moram istaknuti termine: »klasifikacija« i »deklasifikacija« robe. Sva roba, koja se može otpremati željeznicom, bila je uvrštena u poseban razred — klasu —, prema kojem se plaćala vozarina. Najskuplji razredi, i to za komadnu — denčanu — robu, bili su označeni rimskim brojevima (I. i II. razred), kolni tovari su bili obično označeni slovima abecede. Najskuplji kolni razred za predmete, koji su bili nabrojeni u klasifikaciji, bio je razred A, zatim su dolazili dalji razredi do slova F. Roba, koja nije bila sadržana ni označena u klasifikaciji, plaćala je vozarinu, ako se radilo o komadnoj robi, po razredu I, a ako se radilo o kolnim pošiljkama, po istom razredu uz nešto niže vozarinske stavke nego kod pošiljaka razreda A u klasifikaciji navedene robe.

[22] U koncesijonoj ispravi država redovno jamči dioničarima dividende, a ne samo namirivanje deficita. Drugim riječima, dioničari su bili sigurni za dividende, sve dok država ne preuzme pruge. (Op. M. D.)

Kod predaje robe na prijevoz željeznici morao je pošiljalac dobro paziti na oznaku, odnosno upisati u tovarni list sva obilježja robe prema tarifi, eventualno i njezinu pripadnost odgovarajućoj poziciji ili pot-poziciji klasifikacije, da bi tako postignuo što jeftiniji podvoz. Pod »deklasifikacijom« razumijevalo se uvrštenje jedne već u klasifikaciji sadržane (klasificirane) robe u niži (rjeđe viši) tarifni razred. Na pr. mjesto II. razreda određuje se I. razred, ali i mjesto razreda B. dopušta se razred C., pa i niži. O tim promjenama — prema ovlastima odlučivale su bilo željezničke uprave same, ili naročite komisije, kojima je bila dužnost periodički ispitati narav i vrijednost robe, za koju se tražila s interesirane strane »deklasifikacija«. Pritom su dolazili u obzir »narodno-gospodarstveni« momenti, prehrambene prilike, javno-pravni obziri, pa i državno-pravna pitanja, a najčešće interes vlastita kapitala. Neka deklasifikacija može se odnositi i na sezonske artikle i prilike, kao na pr. kod carina, a odlučan je katkada bio i svjetski položaj, konkurencijski odnošaji i t. d.

Izraz »*peàge*« (scil. pruga) upotrebljavao se kod saobraćaja na pruzi povlaštene južne željeznice Sisak—Zagreb, kad su vlakovi državnih željeznica prije preuzeća te linije u državnu eksploataciju kretali tom prugom. Državna željeznica plaćala je južnoj željeznici dugi niz godina određenu pristojbu za svakog putnika, koji je vlakom državnih željeznica putovao tom prugom. Isto se tako morala plaćati pristojba i od svake tone otpremljene robe na toj »peàge«-pruzi.

3. RAZVOJ ŽELJEZNICA U BIVŠOJ TRANSLAJTANIJI

O postanku željezničkih putova mnogo je već pisano. (Kao otac željeznice uzima se obično Englez Stephenson).

Prva prava željeznica s parnom snagom otvorena je 1829. g. u Engleskoj.[23] Najstariji željeznički zakon izdan je u Francuskoj 7. srpnja 1833. Taj zakon sadržava, kao najvažniju, ustanovu, prema kojoj se sve nove željeznice, izuzevši spojne pruge, koje su kraće od 20 km, imaju graditi tek pošto im upravna vlast potvrdi odobrenje projekta.

Zakonom od 2. srpnja 1838. uvodi Francuska poseban otpremni porez kod prijevoza osoba.

Najstariji engleski zakon za željeznice je »General-Act« od 14. kolovoza 1838., koji uređuje prijevoz poštanskih vreća željeznicom. Iste godine izdan je i u Pruskoj poseban željeznički zakon.

U našoj su blizini Mađari počeli dosta rano računati s tim modernim prijevoznim sredstvom, i to najprije preko zakonodavstva. Odmah iza dozvole, koju je austrijska vlada dala za gradnju pruge (»Holz- und Eisenbahn«) između Mauthausena i Budjejovica 1824. g. javljaju se

[23] Ipak se kao »rođendan« željeznica smatra 25. IX. 1825. kada je otvorena pruga Stockton—Darlington, koju je također izgradio Stephenson. (Op. M. D.)

Mađari (1825.) sa željezničkim projektima. Prvi pokušaj 1827. g., da se između Pešte i Debrecina sagradi željeznica (konjska), nije uspio. *Prvi zakonski članak*, koji radi o željeznicama, pa se s obzirom na tadašnje okolnosti i pravne odnošaje između Hrvatske i Ugarske mora smatrati za zajednički, jest zak. čl. XXV. od 1836. g. Taj je zakon izdan pod naslovom: »De utibilibus operibus per societates vel privatos struendis« — O korisnim gradnjama, što ih grade društva ili privatnici. (Vidi: Dr. Baumgarten: »A vasúti jóg vázlata« = Obris mađarskog željezničkog prava, str. 5.) — Taj zakon spominje projiciranje trinaest pruga, koje se na temelju zakona od 1825./7. g. imaju graditi u zemlji. Nas interesira već zbog kurioziteta samo spominjanje pruge označene pod točkom b) i c). Prva od njih govori o svezi Pešte sa Zemunom. Taj je zakon ostao kao i mnogi drugi samo na papiru. Pojedini špekulanti, kao barun Sina i Rothschild dobili su doduše razne pretkoncesije za gradnju pruga, ali o gradnji željeznice, pogotovu željeznice na Jadransko more, spomenute pod točkom c), nije nijedan htio ni čuti.

Ni zak. čl. XV. od 1840. g., koji je bio prihvaćen u peštanskom saboru, a koji je govorio o gradnji željeznica, nije doveo do većeg uspjeha. Konačno napustiše naprijed navedeni koncesionari sve koncesije, koje su im dane za gradnju ugarskih pruga. Godine 1840. konstituiraše se ti kapitalisti uz suradnju nekih aristokrata kao društvo željeznice Wien—Gloggnitz. Uza sve to Mađari nisu mirovali. 27. rujna 1840. otvoren je na teritoriju Ugarske 14 km dug dio konjske željeznice Požun—Tyrnava, i to do stanice Sv. Juraj. Za tu željeznicu, koja je koncesionirana već 1837. g., nije bilo dosta novaca, pa je tek 3. lipnja 1846. potpuno dograđena, odnosno otvorena za promet.

Međutim već prije izdavanja tih koncesija, odnosno pretkoncesija i zakona o željeznicama, stavljena je gradnja željeznica u tada apsolutističkoj austrijskoj polovini monarhije na konkretnu bazu. Poslije izgradnje pruge Beč—Bochnia (do solnih naslaga; projekat bankara Rothschilda) izdana je koncesija za prugu od Beča do Raaba s jedne, a od Beča do Gloggnitza s druge strane. Prvi počeci izvedbe željeznice izvršeni su spomoću privatnog kapitala. Kasnije je određeno naredbom od 25. XI. 1837., da se ustrojava državna uprava na željeznicama, ali se zadržava privatna inicijativa. S vremenom se međutim pokazala velika nestašica novca za pokriće građevnih troškova, pa je i sama naprijed spomenuta pruga na Bohniju, koju je počeo graditi Rothschild, dovršena potpuno tek spomoću državne subvencije.

Devetnaestog prosinca 1841. izdana je odredba dvorske kancelarije, kojom se ustanovljuje državni željeznički građevni program, a 23. veljače 1842. uređuje se i posebna generalna direkcija državnih željeznica za Austriju.

Ali gradnja željeznica na teritoriju Hrvatske neprestano je kasnila. Spominje se nešto o tome u dozvoli, koja je dana 1858. g. u Beču konzorciju nekih velikaša i kapitalista.

Prva »vatrenjačka« (izraz se taj upotrebljavao mnogo u Bosni i Hercegovini za željeznice) željeznica u Translajtaniji otvorena je kao dio ugarske centralne željeznice 15. srpnja 1846., i to od Pešte do Ostro-

gona. Godine 1844. koncesionirao je peštanski sabor prvu željeznicu na teritoriju Hrvatske. Ta koncesija bijaše izdana za gradnju željeznice od Grossvardeina (Nagyvarad) preko Vukovara, Siska do Rijeke, kao ideal Lajoša Košuta. Pruga je imala stajati 18 milijuna forinti. Država je garantirala za tu prugu 5% kamata, a iza 70 godina imala je željeznica besplatno pripasti državi. Građevni rok utvrđen je sa 8 godina. Za tu prugu bilo je, kako kažu, već u ožujku 1846. g. supskribirano na Rijeci 15 milijuna, a u Pešti 7 milijuna forinti. S obzirom na tadašnje (seoske) prilike na Rijeci može se sumnjati, da su Riječani imali toliko novaca. Međutim, kakogod stvari stajale, kraj svih »milijuna« i zakonskih odredaba nije se gradnjom te »pruge« došlo dalje od jedne skupštine, koju je 13. studenog 1846. održalo nekakvo, valjda ad hoc sastavljeno društvo. Do izvedbe te željeznice dakako nije nikada došlo u predloženoj formi i sadržaju.

Godine 1848. odlučiše se Mađari na veliku željezničku osnovu, koja je zak. čl. XXX. od iste godine uzakonjena. Pošto mađarski zakoni od 1848. g. nisu nikada vrijedili u Hrvatskoj, neću ovdje navoditi brojne pruge, koje su uzakonjene tim zakonom.

Ali interesantne su ideje, koje kod rasprave o tom zakonu u mađarskom saboru ističe tadašnji mađarski državnik grof Széchényi. Te ideje na vlas su slične »receptima«, po kojima se provodila u toku decenija, — sve do 1918. g. — na državnim željeznicama u Hrvatskoj mađarska saobraćajna politika, po čuvenoj maksimi: »Ki é a vasút az é az ország« (Čija je željeznica, onoga je i zemlja). Széchényi kaže: »Svi prijevozni odnošaji podpadaju pod kontrolu državne vlasti. Željeznice ima država izgraditi isključujući svaku garanciju privatnicima u formi kamata, jer je ta gradnja jeftinija, pa privatne željeznice ne mogu nikada pružiti tako jeftine stavove za prijevoz zemaljskih proizvoda industrije i trgovine, kao što to mogu činiti državne željeznice«. Da li je gradnja željeznica, koju izvodi država u kapitalizmu, jeftina, o tom bi se moglo veoma sumnjati, ali navodu o otpremnim cijenama ne može se prigovoriti.

Projekti odobreni citiranim zakonom ostali su također jalovi. Na temelju njih nije država provela ništa ni u Mađarskoj (valjda zbog revolucije), ali nije ni u Hrvatskoj nitko stekao po tim zakonima bilo kakvo pravo, niti je ovdje ma što od toga ostvareno.

4. NASTOJANJE OKO IZGRADNJE ŽELJEZNICA U HRVATSKOJ

U Hrvatskoj je prije 100 godina bilo dosta projekata, kako da se izgrade razne željezničke pruge. Ne računajući mađarske planove o spoju Alfölda[24] s morem, bilo je tu projekata, kojima je bila svrha spojiti Senj sa zaleđem, Hrvatsku s Dalmacijom, odnosno s Bosnom,

[23] Podunavska nizina u Mađarskoj.

zatim projekti veza, koje su išle za tim, da se Hrvatska uvuče u orijentalni promet. Spoj s Rijekom postao je akutan iza »nagodbe« od 1868. g., kada je »krpicom« izručena Rijeka centralnoj upravi u Pešti. Najznatnija pomorska luka Hrvatske bila je u Senju. Zbog toga je u svoje doba izrađena osnova za spoj Senja sa zaleđem, ali u sasvim primitivnoj izvedbi sa vrlo velikim usponima preko 40‰. O tadašnjem lučkom poslu u Senju piše se još 1856. g. (podaci su iz knjige: *»Povesti biskupijah senjske i modruške«)*, da je 1856. g. uz ostale otpremnike sama kuća Vraniczany otpremila iz Senja za Marseille i London četiri broda banatske pšenice, 1857. g. svu silu kukuruza za London. Osim toga bio je znatan izvoz drva, osobito via Porto Teplo — jedne veće morske uvale —, koja je bila rezervna luka Senja. S izgradnjom Rijeke[25] propala je trgovina Senja sa zaleđem, pa i trgovina po moru, kao što je u naše dane propala iz 1918. g. mađarska otprema robe via Rijeka u inozemstvo. Mađarska prometna politika osiguravala je Rijeci nekoliko decenija otpremu i dopremu robe »per mare« u nebrojenim relacijama, koje su sezale sve do Hamburga, Königsberga, Podwolocziske i rumunjskih granica, a i bosanski izvoz, kojega je tek jedan mali dio išao preko dalmatinskih luka u inozemstvo, iznosio je pod konac XIX. st. oko 5000 vagona na godinu. Planovi o gradnji ličke željeznice, koja je imala Splitu osigurati neki prosperitet, sežu također sve do 1869. g., kada se za taj projekat pomalo interesirao upravitelj Krajine, general Molinary. Prema tom su projektu bile izrađene brojne trase od Ogulina preko Žute Lokve i Otočca do dalmatinske granice. Predviđen je i spoj Hrvatske s Dalmacijom mimo Liku, i o tom je izrađen još 1907. g. opširan i iscrpan plan za neke kapitaliste. Trasa je imala ići od Zagreba preko željezničke stanice Zdenčina do Jamnice odnosno do Kupe. Predviđene su stanice Trepča, Vrginmost, Prnjavor, Topusko i Vališselo. Dalje je pruga išla preko Bihaća do Knina, odakle je 1887. g. postojala željeznička veza sa Splitom (dio spojne pruge tom projektu Siverić—Knin otvoren je već u rujnu 1887.). U prospektu za gradnju te pruge na Bihać i Knin istaknuto je, da promet ličkom prugom preko Otočca i Gospića ne bi bio dosta rentabilan, da se opravdaju izdaci za gradnju glavne pruge tim smjerom. Svi ti planovi kao konkurencija razvitku Rijeke i mađarskim aspiracijama na moru pali su ubrzo u vodu. Navodile su se silne terenske teškoće kao protivne toj gradnji, a uza to i nedovoljno bruta, koji bi omogućivao prosperitet trase, odnosno rentabilnost gradnje.

Ipak su trajna nastojanja, osobito vojničkih krugova, već za bivše Austro-Ugarske monarhije imala neki uspjeh. Ti slojevi vidjeli su u izgradnji ličke željeznice ne samo trgovačku, nego i vojničku, stratešku važnost projekta. Tako je 5. ožujka 1912. došlo do ugovora, kojim je imala biti osigurana gradnja željeznice od Ogulina do Knina. Taj ugovor

[25] Željeznica je odlučila, da poraste Rijeka, a Senj da opada isto tako kao i sve kvarnerske luke. (Op. M. D.)

sklopljen je između državnih željeznica u Pešti i grupe mađarskih banaka na čelu s Peštanskom trgovačkom bankom (Turkalj, Gradnja ličke željeznice, str. 1) uz sudjelovanje Union-banke u Beču. Poduzetnici su se obvezali, da će za šest i po godina izgraditi prugu uz paušalnu cijenu od $97^1/_2$ milijuna kruna. 14. listopada 1914. otvoren je dio te pruge od Oštarija (Ogulina) do Plaškog u dužini od 26.937 m. Pruga nije dovršena u ugovorenom roku, niti se ozbiljno mislilo s tom gradnjom.[26] Sama izradba trase bila je takva, da je već u početku bila isključena svaka utakmica s Rijekom.[27] Gradilo se kao na pr. kod pruge Dombovár—Bátaszék u Mađarskoj, gdje je pruga originalno duga 65,3 km kasnije »sužena« na 54,4 km. Bilo je to zbog toga, da poduzetnici izgrade što više kilometara i prema tome više zasluže. — Zračnoj crti Ogulin—Split od 158 km stajala je nasuprot projektirana kilometrička duljina pruge od 219 km. Kod riječke pruge iznosi zračna crta Ogulin—Rijeka 63 km, a pruga od Ogulina do Rijeke je duga 120 km, ali je tamo bilo »ozbiljnih terenskih zapreka«.[28] Tako se stvar s tom ličkom prugom vukla sve do 1918. g., kada je otvorena pruga do Vrhovina (12. VI. 1918.), odnosno do 21. I. 1921., kada je otvorena pruga do Gospića, odnosno do Gračaca (15. VI. 1922.). Pruga je konačno dovršena i predana saobraćaju tek 22. srpnja 1925.,[29] i to više pod pritiskom vojnih vlasti u Beogradu, nego iz narodno-gospodarskih ili patriotskih obzira.

Lička pruga projektirana je kao neka glavna pruga II. razreda. Moramo naime znati, da su državne željeznice dijelile svoje pruge po službenim iskazima na pruge Ia, Ib, II. i III. razreda. Terminus »glavna pruga I., odnosno II. razreda« nisu poznavale instrukcije državnih željeznica, koje govore o klasifikaciji pruga, pa prema tome neznamo, kakva je zapravo trebalo da bude ta pruga. Lička se željeznica mogla osloniti samo na tranzitni promet, jer osim prirodnih ljepota (Plitvička jezera) nije se moglo računati ni na kakav veći, a unosan bruto iz ličkih krajeva (neotvorene šume!).

[26] Ni intervencija austrijskog generalštaba, koji u prvom svjetskom ratu nije mogao uspješno opskrbljivati svoje jedinice na južnom ratištu, nije pomogla, jer su se Mađari bojali za prosperitet Rijeke. Stoga su s jedne strane oklijevali s početkom građenja, zatim su građenje odugovlačili i konačno trasirali tako dugu prugu s nepotrebnim izgubljenim padovima, a to je »velika mana s obzirom na ekonomiju eksploatacije«.

[27] Iz Ogulina (kota 324 m) pruga se penje na prvu kulminaciju (Rudopolje, kota 870 m), da se zatim strmo spusti u Gospićku visoravan (kota 568 m), gdje ostaje do Gračaca (kota 555 m), a onda se opet diže na drugu kulminaciju Malovan (kota 793,8 m). Maksimalni usponi su tu 18‰. Austrijski dio pruge Knin—Split također ima takve izgubljene padove (Split 3 m, Labin 362 m, Prim. Dolac 157 m, Knin 221,7 m). Pritom je uspon Split—Labin 25‰, a dalje 20‰. (Ing. P. Senjanović, Pruga Ogulin—Split, saobraćajni pregled br. 9 iz 1933. i ing. B. Milenković, Nova željeznička mreža Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, Beograd 1926, str. 90 i 91). (Op. M. D.)

[28] Kao i interes utjecajnih vlasnika šuma u Gorskom Kotaru; te su se šume mogle eksploatirati samo s pomoću željeznice (Thurn-Taxis).

[29] Ing. P. Milenković, Istorija građenja željeznica i željeznička politika kod nas, Beograd 1936, str. 297 i dalje.

Do 1918. g. bila je važna tranzitna arterija u Hrvatskoj pruga na Rijeku, kao i pruga Petrovaradin—Zemun (dio orijentalne željeznice Pariz—Beč—Pešta—Carigrad). Uz tadašnju mađarsku politiku očito je, da to lička pruga ne bi mogla postati.

Gradnju željeznica u Hrvatskoj prva je započela apsolutistička Austrija, koja je prugom Zidani Most—Sisak (otvorena 1. X. 1862.) i kasnije s prugom do Banje Luke (1882.) kanila otvoriti put ekspanziji svoga industrijskog gospodarstva prema Orijentu. Tome je imala služiti mnogo godina bez saobraćaja pače i bez tračnica u turskoj Bosni sagrađena pruga Banja Luka—Dobrljin, koju je 1882. g. izveo bankir Hirsch.[30] Na temelju patenta od 1. XI. 1854. i koncesionalne isprave (o tome kasnije kod rasprave o povlaštenoj južnoj željeznici više) od 23. IX. 1858. prodane su sve izgrađene i neizgrađene pruge, među njima i pruga Zidani Most—Sisak i pruga do Karlovca, jednom konzorciju kapitalista i velikaša, koji su sebi odmah zaračunali masne »utemeljiteljne« troškove u iznosu od ukupno 19% (18,99%) cijele investirane glavnice. Tako dolazimo do djelovanja društva, poznatog i kod nas pod imenom »c. k. povlaštena južna željeznica«, kasnije željeznica »Dunav—Sava—Jadran«.

Do toga vremena postojale su u Hrvatskoj za promet putnika i robe tek poštanske veze. Iz Zagreba polazila su poštanska kola do Čakovca. Put je bio dug 12 austr. milja (svaka po 7,5859 km), a vožnja za putnika stajala je 6 for. i 72 novčića. Vožnja je trajala 14 sati i 30 minuta. Ta su poštanska kola polazila u 9 sati navečer, a dolazila su u Čakovac u 10 sati i 30 minuta prije podne. Iz Čakovca su odlazila kola u 3.30 po podne, a dolazila u Zagreb drugog dana u 4 sata u jutro. Kod tih poštanskih veza bio je prema tome u porabi i noćni saobraćaj, koji željeznica u svijetu nije poznavala sve do 1859. g. Tada je pruski ministar željeznica Heydt primorao silnim globama privatna željeznička društva, da uvedu na svojim prugama i noćni saobraćaj. Osim naprijed spomenute poštanske veze postojala je veza i za Osijek, a vožnja je trajala 52 sata i 15 minuta. Veza za Đurđevac trajala je 19 sati i 30 minuta, a od Ljubljane do Karlovca 16 sati i 45 minuta.

O daljim odnošajima poslovnim, financijskim i upravnim i o utjecaju željeznica na narodno-gospodarstvene prilike u Hrvatskoj — koliko nisu dotaknuti kod pojedinih naslova — sastavljam naročite kratke preglede. To su rasprave pod naslovom »Ugarske državne željeznice«, »Povlaštena južna željeznica«, »Vicinalne željeznice«, »Slavonska dravska željeznica« i »Željeznica Zagreb—Samobor«.

[30] Pruga je otvorena 21. XII. 1872. i bila je u saobraćaju do 14. XI. 1875. u vrijeme turske ere do sadašnje stanice Banja Luka Predgrađe. 1. XII. 1878. ponovo je otvoren dio te pruge do Prijedora, a u ožujku 1879. i do Dobrljina. Godine 1883. dobila je ta pruga vezu sa Siskom, odnosno s ostalom mrežom željeznica u Hrvatskoj. (Op. M. D.)

B) PROPISI O ŽELJEZNICAMA

I. Zajednički austrougarski propisi

1. »RED O OBAVI ILITI RADNJI ŽELJEZNICAH« OD 16. XI. 1851.

Već u četrdesetim godinama 19. vijeka dobivala je željeznica značaj naročite službe u interesu općenitosti, kojoj je trebalo da obrati pažnju ne samo trgovina, nego i državna vlast.

Poslovanje željeznica utemeljeno je na određenim pravilima, koja je zahtijevala praksa, duh vremena, zahtjevi trgovine i industrije, novčano tržište, valutne prilike, državni interesi, odnosno vojnički obziri. Svi ti odnošaji utjecali su nemalo na razvitak željezničkog posla. Valjalo je od strane državne vlasti izdati pravila obavezna za sve korisnike, kojih su se oni imali držati. To su počeci materijalnog i formalnog prava, koje uređuje život željeznice u svim državama i to isto tako onih, koje su državno, kao i onih, koje su privatno vlasništvo. Odredbe jednog i drugog prava množile su se u pravnom svijetu dosad neviđenom brzinom. Iza drugih država (Francuska, Engleska i t. d.) pošla je bivša Austro-Ugarska monarhija tim putem, pa je kao obvezna norma za željezničko upravno polje izdan na 16. studenog 1851. (R. G. B. Nr. 1. od g. 1852.) »*Red o obavi*« i t. d. — (Reglement de service — Working order) i to za cijelu državu. Taj red uzima u obzir najprije tada još primitivne željezničke prilike, pa bi se mogao nazvati neke vrste policajnim zakonom (vidi Zakon o željeznicama javnog saobraćaja 200. sv. Zbirka zakona protumačenih sudskom i administrativnom praksom, Beograd 1932.; a u bivšoj kraljevini Srbiji Željezničko-policijski zakon od 1884. g.).

Taj »Red o obavi« i t. d. (Eisenbahnbetriebsordnung) citiraju isto tako upravne vlasti kao i njemački i mađarski komentatori poslovnog pravilnika i tarifnih rasprava kao obvezno pravo u upravnom i egzekutivnom pogledu.

U Hrvatskoj je izdan taj zakon, odnosno »*Red*« prvi put kao prilog broju 11 u zbirci »Zemaljski zakonski i vladin list«; tečaj tretji, komad I, str. 25. i dalje, pa je prema tome bio obavezan i u Hrvatskoj.

Taj je zakon u toku godina nadopunjen skoro kod svake pojedine odredbe. U Ugarskoj je priman kao privremeni regulativ svaki put, kad se je obnavljao carinski i trgovački ugovor Austrije i Ugarske, a to je bivalo svakih deset godina. Godine 1908., u smislu točke VII. spomenutog carinskog ugovora od 1907. g., stavio je taj »Red o obavi« i t. d. »definitivno na snagu u nešto izmijenjenom tekstu ugarski ministar trgovine, koji je za to bio opunomoćen zak. čl. XIII. od 1908. g. Taj je zakon obuhvaćen u naredbi spomenutog ministra, izdanoj pod brojem 6.125, 1908. godine.

Taj je zakon u mnogome derogiran tri godine kasnije propisima izdanima u zakonu o koncesioniranju od 1854. g. O tom će zakonu biti na ovom mjestu još posebno govora. Razlika bi bila samo u tom, što bi se

zakon o koncesioniranju imao odnositi samo na nove izgradnje željeznice i njihove preinake, a »Red« ima snagu za stare i nove pruge kao policijski zakon.

»Red« je podijeljen na četiri dijela, koji sadržavaju ustanove o dužnostima osoba, koje upotrebljavaju željeznicu ili uopće dolaze u bilo kojoj formi i sadržaju u dodir sa željeznicom. Govor je dalje o voznim iskaznicama i dokumentima te vrste, o kartama, o postupku kod otpreme vlakova, o trošarinskim pristojbama, o ulazu i izlazu iz željezničkih kola i t. d. — Potanje odredbe tiču se vožnje na otvorenoj pruzi. Prema tom »Redu« dane su voznom osoblju važne ovlasti i dužnosti. To osoblje, a u prvom redu lokomotivsko, dužno je obratiti naročitu pažnju na prugu i na vlakove, koji kreću u protivnom smjeru. Kod zaustavljanja vlaka ima to osoblje »osigurati« vlak, osobito na stražnjoj strani, a to je dužnost zadnjeg (završnog) zavirača. Taj zavirač ima, kad vlak stane na otvorenoj pruzi, smjesta ostaviti svoje mjesto, i na udaljenosti od 400 m iza vlaka zaštiti vlak od sukoba s vlakom, koji bi eventualno dolazio.

Pružno i tehničko osoblje ima trajno nadzirati prugu, odnosno njezino stanje. Naročito vrijedi to za one krajeve, gdje lavine, bregovi i rijeke mogu ugroziti stabilnost pruge, bilo da se bregovi na nju sruše, ili da pruga otpuzi u dolinu. Takva se pruga ima osigurati kamenim usjecima, koji se pričvršćuju duboko u zemlju. Ovamo spada i »putovanje« tračnica, koje se želi s manje više uspjeha zapriječiti naročitim napravama, pričvršćenima u željeznički planum i t. d.

Signali, kojima je svrha, da osiguraju nesmetano kretanje vlakova, zauzimaju važno mjesto u tom »Redu«. Kako su oni u toku vremena izmijenjeni, ne navodim ih potanje.

»Red« je dalje potanje stipulirao propise o naročitim dužnostima personala, zaposlenog kod željeznica. Među te dužnosti spada u prvom redu pažnja oko sigurnosti vlaka i naročita briga za spasavanje kod eventualne nesreće na pruzi ili na stanicama.

Ovamo pripada i briga namještenika za udobnost općinstva, trgovačko poslovanje kod uredovanja, štednja materijalom razne vrste i očuvanje zavodskih interesa. Radi toga sudjeluju organi željeznice kod raznih saobraćajnih korporacija (komora i t. d.), kojima je zadaća, da se pobrinu za suvremeno odvijanje saobraćaja u općem interesu. S druge strane odužuje se željeznica svom personalu uređivanjem brojnih »socijalnih« ustanova, koje služe bilo oporavku, bilo osiguranju namještenika protiv bolesti i za slučaj starosti. Postoje i fondovi za davanje pripomoći u slučaju nužde. Što se tiče mirovine, tu su na pr. željezničari i njihove udovice, odnosno djeca u boljem položaju od ostalih državnih namještenika. Ali i za službovne odnošaje, — službeno vrijeme — uredovanje sadržavao je taj »Red« za ono vrijeme solidne norme. Ipak se dogodilo u vrijeme mog službovanja, da je vozno osoblje ponekad u »sezoni«, to jest u jeseni, bilo i do 52 sata u službi, o čemu sam se osobno osvjedočio. Trajalo je to vrijeme »sezone« obično od rujna do druge polovice prosinca svake godine, kada je velika količina robe prolazila riječkom prugom. Tada su i lokomotive bile dvostruko »po-

sjednute«, t. j. svaka se lokomotiva upotrebljavala za službu odmah, čim je prispjela u ložionicu, i to tako, da ju je preuzelo drugo osoblje. Ali i sam personal stanica bio je prekovremeno u službi. U Njemačkoj je lokomotivsko osoblje bilo u službi 8 sati još prije prvog svjetskog rata. Po izmaku tog vremena mogao je strojovođa sam napustiti svoje mjesto, a da ga zbog takvog postupka ne bi stigla kakva kazna.

Treći dio tog »Reda« postao je već prije 1918. g. prilično bespredmetan. Taj dio govori o pravima i dužnostima privatnih željezničkih društava, kojih je broj već tada znatno opao. Taj dio govori i o koncesijama, uređenju uprave, o pravilnicima za službu, o računovodstvu, poreznim obvezama, kamo pripada uz biljegovinu i provozarinski porez, uveden na pr. u Francuskoj već 1838. g. Spominje se i otprema pošte uz naknadu troškova i vojnički transporti. Državna vlast je posljednjih pedeset godina veoma skučila privilegije privatnih željezničkih društava. Sama služba na takvim željeznicama bila je više ekspozitura državnih vlasti nego manifestacija privatne inicijative i samostalnog postupka. Taj odnošaj je vladao osobito kod manipulacije, tarifne i upravne grane službe.[31]

Posljednje ustanove »Reda« tiču se nadzora i kontrole nad upravom privatnih željeznica, koju vrši ravnateljstvo i generalna inspekcija pri respektivnim ministarstvima. Konačno se radi o disciplinskoj vlasti nad osobljem, među koje broje i članove ravnateljstva, ako ne vrše naloge ministra, a zatim i o troškovima tog postupka za nadzor željeznice. Spominju se i obveze, kojima su bile željeznice podvrgnute već prije, nego što je stupio na snagu taj »Red« u smislu koncesijskih isprava.

Poseban prilog »Redu« nabraja odnošaje o voznim iskaznicama, o ulazu i izlazu iz kola, o oštećenju željeznica i promjenama na pruzi, o »susjedima« željeznice i njihovu vladanju i o držanju propisa izdanih od željeznice i upravnih vlasti.

Odredbe tog »Reda« reguliraju i veterinarsku službu. Ta je služba uređena zak. člankom VII. od 1888. g., ali on je vrijedio samo za Mađarsku, a ne i za Hrvatsku, koja je u tom pravcu imala autonomiju. Spomenuti zakon kao i propisi raskuživanja kola protegnuti su per abusum od mađarskog ministra za poljodjelstvo, obrt i trgovinu i na hrvatske željezničke stanice, osobito pogranične. Navedeni »Red« nabraja i ustanove o zdravstvu. (Ta služba je za Ugarsku potanje uređena 2. čl. XIV. od 1876. g., a za Hrvatsku je izdan takav zakon 27. kolovoza 1888. g.) Kod ustanova, koje govore o veterinarskoj službi, ističe »Red«, da su željeznice odgovorne za propuste svojih organa, i to, ako propuste da izvrše propise veterinarske službe, pa se zbog posljedica tih propusta ozlijede osobe, marva ili roba. O tom će biti potanje govora kod nabrajanja kazneno-upravne odgovornosti željezničkih namještenika i kod poslovnog pravilnika.

Određuje se i postupak kod gradnja i popravka zgrada, koji se imaju provesti troškom željeznice na temelju odredaba upravnih vlasti na

[31] Ne treba međutim smatrati, da su tada nastali pravedniji socijalni odnosi. Izmjenilo se stanje toliko, što su jači kapitalisti (na vlasti) potisnuli slabije, a pritom su bili oštećeni i mnogi sitni štediše u Hrvatskoj. (Op. M. D.)

teritoriju željezničkom onda, kad su izgradnjom željezničkih objekata ugroženi privatni interesi ili su ugroženi interesi raznih municipija i korporacija. Ustanove »Reda« izrijekom ističu, da su željeznice po nalogu upravnih vlasti dužne naknadno izgraditi potrebne građevine, kao i uspostaviti prijašnje stanje, ako bi postojeće bilo na štetu javnih interesa. (Cit. djelo dra. Baumgartena, str. 33).

Što se tiče spomenutih odnošaja, bilo je katkada kraj svih naprijed nanizanih jasnih ustanova pozitivnog prava dugotrajnih rasprava između željeznice i interesiranih stranaka s obzirom na pitanje, tko je dužan provesti preinake, odnosno popravke, koji su u toku vremena postali potrebni zbog promijenjenih saobraćajnih prilika, javnih interesa i sigurnosti na cestama.

Prema tome »Redu« imale su se dalje prema suvremenim potrebama uređivati dužnosti i prava željezničkih namještenika. Ta ustanova »Reda« promijenjena je temeljitije u korist željezničkih službenika u Hrvatskoj i Ugarskoj najprije 1888. g., kasnije zak. čl. XLIV. i L. od 1907. g. željezničarskom pragmatikom, koja je osobito u Hrvatskoj uzrokovala dugotrajne trzavice i nemire zbog protivzakonitog uvođenja mađarskog jezika kao službenog na željeznicama u Hrvatskoj. Ta su dva zakona u uskoj vezi s čuvenim štrajkom željezničara 1904. g. O tom pokretu, koji momentano doduše nije donio nikakvo povoljno rješenje za željezničare, zapisao sam tada svakog dana neke bilješke.[32]

Na temelju »Reda« ustanovljeni su i propisi za kvalifikaciju pojedinih vrsta željezničkih namještenika. Učinjeno je to najprije 1888., a kasnije 1890. g. S obzirom na te kvalifikacije bilo je u početku »željezničke ere« sve nesređeno. Bilo je vrijeme kada ljudi nisu rado išli u želje-

[32] Poznavanje tih notica ne će biti na odmet i širim krugovima. Sam štrajk bio je zapravo djelo nekolicine nezadovoljnika, od kojih je jedan od sakupljenih za nj novaca, tobože kao za »žrtvu« vlasti, — nabavio svojoj ljubovci elegantnu spavaću sobu. Bilješke počinju 19. travnja 1904. i glase:

»Danas nijesmo radi podjedno trajućih dogovaranja (misli se o plaćama i o pokretu!) ništa radili u uredu. Odbor željezničara, koji je postojao na svakoj stanici, zaključio je, da sutra imaju svi namještenici, koji nisu u službi, osvanuti u Pešti na skupštini željezničara i to bez dopusta i bez putne karte. Navečer kod vlaka br. 1005 bilo je jako burno, te je množina ovdašnjih željezničara otputovala u Peštu. U vlaku su bila troja kola zaposjednuta od samih Hrvata pružnih stražara s riječke pruge. Pukao je glas, da se radi suspenzije jednog vlakovođe na svim peštanskim stanicama obustavljen cjelokupni promet. To je prvi *štrajk* željezničara te vrste! — 20. travnja. Ujutro nisam ni ja išao u ured. Oko 11 sati sastanem znanca M-a, pa ga pitam kako stoje stvari na kolodvoru. Odgovori mi, da je sav promet obustavljen.

Požurim se na kolodvor i vidim, da je cijela stanica kao obamrla. Putem sastanem znanca ing. H-a, koji je mnogo godina služio na riječkoj pruzi, i uputim se s njim oko stanice. Na peronu se tek kod glavara stanice nalazi nekoliko ljudi, koji živo debatiraju.

Spremišta su mrtva, u ložionici leži nekoliko strojeva i jedna lokomotiva za brzi vlak br. 27 na pol podgrijana. Vidim i jednog ložača, koji je nekako zaostao kao čuvar, i pozovem ga, da obustavi posao, jer ionako ne će kretati ni koji vlak. Viši činovnici, koji su ostali u službi, kušali su kako tako uspostaviti saobraćaj, pa je pozvan penzionirani strojovođa B. u službu. Osoblje vlaka sastojalo se samo od viših činovnika. Taj vlak jedva je dospio do Karlovca, jer je i pružni personal uz prugu u štrajku.

Vratim se u stanicu, gdje je nekoliko ljudi u restauraciji. Čas prije došla je iz Leskovca posljednja lokomotiva, koja je otišla u ložionicu. U gradu je život miran,

zničku službu, a oni, koji su već bili u službi, prelazili su od jedne željeznice drugoj, t. j. onoj, koja im je obećavala veću plaću. Tako su prelazili na pr. službenici privatne potiske željeznice (Theissbahn) državnoj ili južnoj željeznici, ili obratno. U aktivnoj službi nalazilo se još za mog službovanja vrlo mnogo bivših tesarskih i klesarskih pomoćnika uz trgovačke pomoćnike raznih struka.

O kakvom osiguranju za slučaj starosti nije bilo u početku ni govora. Kasnije su utemeljeni penzioni fondovi i blagajne za slučaj bolesti, nezgoda, i t. d. U bolesnički fond davali su svoje prinose samo podčinovnici i služitelji, dok je činovnicima bilo ostavljeno na volju, da li će biti prinosnici ili ne. Isto tako nije se nikoga sililo, da stupi u penzioni fond. Penzioni fond dobivao je uz prinose službenika naročitu subvenciju od države. Namještenici su plaćali odgovarajući prinos prema težoj ili lakšoj službi. Razlikovala se stanična, vozna, pružna i, konačno, kancelarijska služba. Prinos je bio za činovnike 3%, a kod vozne, strojevne i pružne službe plaćalo se i do 6%; kod unapređenja davali su kao i ostali državni službenici 50% te povišice od primanja prve godine. Uzato je kod željeznice svaki od svoje prve sistematizirane plaće, kad je stupio u penzioni fond, platio 22% kao glavnicu za mirovinu. Taj penzioni fond imao je u Pešti i to samo u Pešti 14 velikih zgrada i kućnih blokova, ali od prihoda je skoro trećina išla na razne pobliže neopisane »izdatke«. Kapital tog fonda iskazan je pod brojem 79231/905 AIC 1. svibnja 1905. u ukupnom iznosu od 28,776.012 kruna. Država je pridonijela 1,270.457 kruna, ali si je pridržavala pravo, da može svojim miljenicima »poklanjati« službene godine. Tako je jednom direktoru za mog službovanja uračunano u aktivnu službu deset godina, koje on nije odslužio.

jer je željeznička institucija zbog mađarštine omražena, pa se ne pokazuje prema pokretu nikakva simpatija.

Došao je u Zagreb iz Pešte i novi poslovođa; to je sin revolucionarca od 1848. g., Pulsky. Pozvao je za popodne sve namještenike na dogovor, ali je izdana parola, da nitko ne dolazi. Tako ne idem ni ja.

23. travnja. Danas još traje štrajk. Pregovori među vladom i odborom ne vode nikakvom rezultatu. Odboru je na čelu zagrebački natprotustavnik Seide, porijeklom Slovak, čovjek koji je u službi poznat kao energičan i savjestan službenik.

Kolodvorska je stanica zatvorena za publiku, izlaze je zaposjela policija, koja propušta samo službenike. Službeni brzojav još je u rukama službenika. Na stanici samoj prolaze među tračnicama službenici i čuvaju vagone. »Parostrojevi« su dijelom demontirani. Vlada se grozi, da će one službenike, koji su u Pešti (ima ih oko 17.000!) s vojskom rastjerati. Oko pol 12 sati bio sam na kolodvoru, gdje je pročitana kraljeva zapovijed, kojom se mobilizira prvi poziv u zemljama krune sv. Stjepana (redovna vojska, domobranstvo i pomorstvo). Vojska bi imala preuzeti službu na željeznicama. Mjera ta ne će ništa koristiti, nego će dovesti do toga, da će na ugarskim i hrvatskim prugama stupiti u štrajk i službenici južne željeznice u znak solidarnosti.

25. travnja. Danas je zaključeno u zagrebačkom odboru, da se posao opet preuzme i to zbog toga, što bi priključkom socijalista, koji također počinju oklijevati, nastala pogibelj za interese cijele države.

I tako je posao preuzet bezuvjetno, a vođe su u Pešti bili uhapšeni (kada ovo pišem, već su pušteni na slobodu).

27. travnja. Danas se otvara teretna služba. Po uvjeravanju jednog mog adepta, koji je također bio u Pešti, primljeni su svi zahtjevi željezničara, samo to vlada nije htjela akceptirati u obvezatnoj formi zbog svog prestigea.«

Privatne željeznice bile su prema tome »Redu« dužne otpremati uz odštetu i poštanske pakete i vojničke stvari, a vojničkim vlastima pripadalo je pravo, da za slučaj mobilizacije mogu upotrebiti željeznicu uz određenu odštetu u vojničke svrhe ili obustaviti cijelo poslovanje. U mađarskom tekstu sadržani izraz »üzem« obuhvata cijelokupno poslovanje željeznice, i to ono, koje ide preko poslovnoga (Traffic), t. j. svu unutrašnju i vanjsku službu.

Generalna inspekcija pri ministarstvu trgovine imala je pravo nadzora nad prugama i gradnjama, kontrolu nad vozilima, voznim redom i tarifama. Njoj je pripadala i disciplinarna vlast nad činovnicima i slugama privatnih željeznica. Ali kod toga su privatni činovnici kažnjavani samo redovnim (novčanim) kaznama, dok su državni činovnici bili podvrgnuti i istražnim kaznama (redukcija plaće, isključenje od unapređenja, otpust i t. d.). Ravnatelje privatnih željeznica moglo je ministarstvo trgovine kažnjavati disciplinarno, ako su propuštali svoje dužnosti ili odbijali da izvršavaju naredbe ministarstva trgovine. Kazne su bile ukor, novčana kazna, suspenzija i otpust iz službe. Protiv tih kazna moglo se pritužiti na upravni sud (počevši od 1896. g.), ali samo onda, ako je odredba izdana protiv uputa, koje su bile mjerodavne za izricanje redovne istražne kazne.

Opće dužnosti željeznice, putne isprave i monopolni postupak, kako ih je ustanovio »Red o obavi« od 1851. g. preinačio je zak. čl. V. od 1881. g. (Nar. br. 12432). Za Hrvatsku nije vrijedila naredba mađarskog ministra unutrašnjih poslova od 21. X. 1887., koja govori o promjenama i kvarenju pruge, držanju susjeda željezničkih i njihovu vladanju. Ta upravna odredba stavlja željeznice u isti red s cestama i ima svoj postanak u francuskom »Contravention de grande voirie« (Prekršaji o velikim putevima), izdanom još 1845. g. Prema toj naredbi spada sudovanje u tim poslovima u kompetenciju upravnih vlasti. Zadaća da se očuva željeznica i njezina pripadnost, spriječi kršenje odredaba o tim uređajima, spada prema toj naredbi od 1881. g. u područje općinskih načelnika, sigurnosnih organa, i, poglavito, željezničkih činovnika i namještenika, kojima se time povjerava određena redarstvena vlast. Zbog toga su željezničari dužni polagati naročite prisege, koje primaju izaslanici vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo. Tako ti namještenici postaju zajednički državni organi, kojima je dana policijska vlast. Na taj se način očituje načelo, prema kojem željeznica fungira kao upravna vlast i preuzima funkcije drž. vlasti. § 57. Zakona o upravnom sudu daje tom sudu pravo, da odlučuje o zaključcima, koji se tiču predmeta sadržanih u §§ 93. do 100. »Reda«. Te ustanove govore, kako sam već istaknuo, o dužnostima osoba, koje se služe željeznicom, i uopće onih, koje dolaze u dodir sa željeznicom. Upravni sud rješava i slučajeve, koji se odnose na prijeporna pitanja, nastala s obzirom na vršenje redarstvene vlasti među samim željezničkim osobljem.

Od principa, po kojima se imaju ravnati željeznička poduzeća, najvažniji je onaj, koji govori o utjecaju državne vlasti na željeznice, njihovo tehničko i gospodarsko stanje. Prema tome je po evropskim sistemima isključeno dizanje konkurencijskih pruga, kao na pr. u

Americi, gdje je željezničko poduzeće običan trgovački posao, koji se može tjerati i bez svake kvalifikacije. Monopol, koji je uživala željeznica kao pravo isključivog prijevoza osoba i robe na nekom teritoriju, bio je ograničen dužnošću željezničkog poduzeća da prevozi svaku robu. Ne stoji joj na volju da otprema, kao što je kod privatnih željeznica bio običaj, robu svojih dioničara uz naročite pogodnosti. Nasuprot tome bilo je u USA dopušteno sve do uređenja »Interstate Comerce Act« (Međudržavni trgovački zakon od 5. IV. 1887.), da željeznice daju pogodnosti, kome su htjele. Izigravanje tog »Acta« izazvalo je novelu od 1923. g. Tom novelom dana je »Interstate Comerce Commission« nova zadaća i pravo istraživati svaki pojedini slučaj prekoračenja i zlih upotreba spomenutih u »Interstate Comerce Act«-u ili »Law«-u. Željeznica je dužna po evropskim uzancama i koncesijskoj ispravi održavati redovni saobraćaj, podnositi nadzor državne vlasti nad njezinim tarifnim sistemom i nad tim da li se jednako postupa sa svakim otpremaocem robe.

Kod razlikovanja o pravnom stanju željezničkih poduzeća radilo se uglavnom o tome, da li je govor o državnim ili o privatnim željeznicama. Kod privatnih brinulo se zakonodavstvo samo za redovno održavanje javnog saobraćaja. A uređenje državnih željeznica bilo je usko spojeno s gospodarskom politikom države, igralo je važnu ulogu u novčanom pogledu, uprava željeznica je, kako kaže mađarski pravnik dr. Baumgarten u djelu »A vasúti jóg vázlata« (Obris željezničkog prava), »znamenita grana državne uprave«.

II. Zajednički hrvatsko-ugarski propisi

1. ZAK. ČL. I. OD 1858. G. O SREDIŠNJOJ GRUNTOVNICI

Ovaj zakon uređivao je središnju gruntovnicu, u kojoj su bile ubilježene sve nekretnine i imovinska prava na njima, koja su pripadala željeznicama i prokopima, što su ležali na teritoriju krune Sv. Stjepana. Sjedište joj je bilo u Pešti. Iz ustanova sadržanih u § 53. spomenutog zakonskog članka moglo se u početku zaključivati, da se kod redakcije samog zakona mislilo i na to, da sjedište centralne gruntovnice (gruntovne oblasti), zemljišnih knjiga te vrste, može biti i izvan Pešte (onda još ne bijaše »Budapešte«). Taj paragraf govori naime o imenovanju punomoćnika poduzeća sa sjedištem u Pešti, i o obavezi da se *promjena* punomoćnika ima javiti građanskom sudu u Pešti.

Cijela gruntovnica t. j. sve željeznice, kanali, njihovi pripaci (pertinencije) i stvarna prava čine prema tome zakonu jedno pravno tijelo i cjelinu. Na temelju tog zakona u gruntovnim stvarima uživale su željeznice, t. j. njihov stalni i pokretni kapital i na teritoriju Hrvatske status pravne osobe.

Prema § 45. gruntovna je oblast te institucije sud u Pešti, kamo se imaju upraviti svi podnesci, koji se odnose na tu gruntovnicu. Za rasprave između gruntovnice i privatnih stranaka ostavlja § 46. kompetenciju u

građanskom parbenom postupku predviđenim sudovima. Bivalo je to u vrlo rijetkim slučajevima.

Ostale ustanove tog zakona govore o provođenju uknjižbe, autentifikaciji pojedinih izvadaka, sastavu karata i evidenciji.

Posljednja ustanova tog zakona sadržava kluzulu, prema kojoj se provođenje zakona povjerava ministru pravosuđa i trgovine (komunikacija). O hrvatskim autonomnim oblastima nije ovdje ni govora, jer se kod toga praksa postavila na stajalište, da se sudska vlast i u tim pitanjima proteže prema trg. zakonu na sve korporacije, koje imaju svoje sjedište u Pešti. Taj zakon govori doduše, što se tiče te gruntovnice, o sporazumnom postupku s banom Hrvatske, ali taj pojam, kako već naprijed spominjem, postao je s vremenom tako »pruživ«, osobito u željezničkim stvarima, da se njime moram pobliže pozabaviti.

Ako je govor o »sporazumu« u bilo kojoj stvari, onda ta okolnost dakako pretpostavlja točno poznavanje predmeta, o kojem se radi, i svih njegovih dobrih i zlih strana. Gdje tog poznavanja predmeta nema, a to su pravni i manipulativni odnošaji u vezi sa željezničkom institucijom, ili gdje se to poznavanje reducira, kao što je to bilo kod hrvatske vlade u željezničkim pitanjima, najviše na poznavanje generalnih građevnih propisa, ne može se govoriti o »sporazumu«. Poznavanje prilika običajnih kod običnih zgrada ili cestogradnja nije dovoljno za vršenje bilo kakvih željezničkih građevnih poslova. Kod kolaudacija figurirali su naši tehničari samo kao statisti, koji nisu imali ni pojma o vanjskoj ni unutrašnjoj službi na željeznicama. Ta sposobnost igrala je kod tih posala važnu ulogu, osobito kod eksproprijacija raznih zgrada, nekretnina i zemljišta (parcela). O kakvom »sporazumu« nije moglo biti na temelju takvih činjenica, kako sam već istaknuo, ni govora. O prometnim, trgovačkim i pogotovu tarifnim zajedničkim stvarima naši birokrati bili su vrlo slabo poučeni. Taj »sporazum« s Mađarima ovdje, kao i sporazum spomenut u svakom željezničkom zakonu, bio je jednak pustoj samovolji peštanskih gromovnika. Ministru trgovine, kraj neupućenosti naših krugova u ta pitanja, ostale su sasvim slobodne ruke. To je bio položaj, koji je taj ministar najizdašnije iskorištavao u korist čisto mađarskih interesa. Kao zornu ilustraciju tih »sporazumnih« postupaka, odnosno spreme naših zastupnika navodim slučaj s jednim ekspertom, koji je zastupao ili barem imao zastupati interese Jugoslavije, odnosno Hrvatske kod mirovnih pregovora u Versaillesu. Taj »stručnjak« imao je utvrditi i vrijednost tadašnjih željeznica u Hrvatskoj, pa se uputio u tu željezničku »gruntovnicu«, da utvrdi vrijednost željeznica u Hrvatskoj. Ali ni te podatke nisu mu Mađari dali, nego su ga otpravili s nekoliko fraza, koje je on zbog nepoznavanja stvari primio kao istinite.

2. ZAK. ČL. XII. OD 1875. G. O GARANCIJAMA

Taj zakon protezao se na davanje subvencija ugarskom dijelu zajedničke austro-ugarske privatne željeznice Košice—Bohumin (Kaschau—Oderberg) i na bivšu ugarsku sjevero-istočnu željeznicu (Magyar

észak-keleti vasút) Miskolcz (Miškovo)—Banreve i Gömörsku želje-znicu. Isti je zakon predviđao novčane potpore za te željeznice, koje su se borile s materijalnim teškoćama. U hrvatskom zborniku taj zakon nije bio publiciran i ne bi se imao odnositi na Hrvatsku. Ipak su među izdatke za te »bolesne« željeznice išle i novčane obveze, koje su se ticale tih isključivo mađarskih pruga i za koje je i Hrvatska morala po ključu 8,127, odnosno 44/56% (t. j. do 56% hrvatskih prihoda je išlo u željezničku blagajnu) prinositi svoj dio. Prema tim »principima« zaračunavali su se Hrvatskoj drugi izrazito mađarski izdaci kao što su bile razne investicije u Pešti, i još mnogo toga — pa i za te željeznice —, što je pod naslovom »zajednice« izdano isključivo u mađarske svrhe, a zaračunavano kao »zajednički« trošak.

3. ZAK. ČL. XI. OD 1875. G. O GARANCIJAMA

Godine 1876. izašao je, sličan naprijed spomenutom zakonskom članku (vidi 2.), zakon o izdavanju, odnosno preuzeću prvenstvenih dionica od države, t. j. onih papira, koje će društva, koja uživaju garanciju, izdati na svoje temeljne dionice.

Taj zakon je zajednički kao i naprijed spomenuti toliko što je njegova financijska strana opterećivala i Hrvatsku. Za željeznice na teritoriju Hrvatske nije međutim nikada bilo potrebno, ma što garantirati, jer to nisu bila pasivna poduzeća ni 1875. g., ni kasnije. Izuzetak je bila tercijarna željeznica Zagreb—Samobor, koja je godinama imala vlastite dionice u svom portfelju. Na nju se uostalom nije mogao ni protezati sličan zakon, jer nije uživala kao trećorazredna željeznica nikakvu garanciju, a prema tome ni »ključ« 44/56% nije mogao kod nje doći u porabu pogotovu zato, što je ležala u Hrvatskoj.

4. ZAK. ČL. XLI. OD 1881. G. O IZVLAZBI

Izvlazbi ima mjesta, kaže ustanova § 1. t. 2., samo u javnom interesu, tako i »... za izvedenje parovoznih i konjskih željeznica«. U tu »kategoriju« strpani su naknadno i gradski električni tramvaji.

§ 8. ukida, odnosno upotpunjuje ustanove, sadržane u »privremenoj« naredbi br. 4973 od 1868. g. (t. j. mađarsko izdanje koncesionalnog zakona od 1854. g.), i to § IV, al. I. o pretkoncesioniranju željeznica s tim, da određuje prijavu kod poglavarstva barem tri dana prije započetih željezničkih predradnja i polaganje jamčevine za naknadu eventualne štete, koju bi kod provođenja izvlazbenog postupka mogli trpjeti privatnici. Dalja ustanova zak. čl. XLI. određuje u § 11., dokle se proteže izvlazba na temelju predloženih nacrta.

Govor je u tom zakonu i o t. zv. požarnoj udaljenosti (mađ. tüstávlat). Željezničko poduzeće dužno je naime izvlastiti sve zgrade, potrebne za izvođenje određenih željezničkih objekata, koje leže u udaljenosti od uključivo:

8 m, ako je govor o zgradama sagrađenim od vatrosigurnog materijala;
20 m, ako su krovovi tih zgrada pokriveni šindrom;
60 m, ako su zgrade sagrađene od rogoza ili trstike, dalje gumna, koja se upotrebljavaju za sijeno i slamu, pa i
100 m, ako se zgrade, koje leže u toj udaljenosti, upotrebljavaju za spremanje lako upaljivih predmeta (petrolej ili slično).

Ta daljina mora biti dvostruka, ako sljeme (krov) zgrada, koje imaju izvlastiti, leži 2 m niže od željezničkih tračnica (planuma), a ne treba izvlastiti te nekretnine, ako leže 6 m više od željezničkih tračnica. Te ustanove bile su katkada ignorirane od željezničkih vlasti, pa je u povodu toga došlo zbog odštete do parnica, koje je željeznica izgubila. Ona je morala platiti velike svote za zgrade, koje su zbog preinaka i gradnje raznih željezničkih objekata (mostovi i t. d.) postale slabo ili nikako zaštićene od požara. Sav taj postupak poslu nedoraslih željezničkih organa suvišno je opterećivao željeznički proračun.[33] Ministar trgovine je mogao kod vicinalnih željeznica, ali ne kod prvorazrednih (kao što je bila na pr. lonjskopoljska) sniziti naprijed spomenutu udaljenost kod izvlazbe pojedinih objekata, kojima ne prijeti neposredna pogibelj od požara.

§ 20. govori o građevnim dozvolama za gradnje, koje se izvode poslije započetih općih gradnja. To su preinake, koje se izvode u korist erara (željeznice).

Važna je ustanova, koja određuje, da se odštetna svota ima isplatiti strankama 15 dana iza pravomoćnosti sudbene odluke.

Kod privremene izvlazbe pojedinih zemljišta radi se poglavito o jamama, koje služe za dobavu šljunka za prugu, koja se nalazi u blizini tih naslaga. Taj postupak upotrebljen je i kod gradnje glavnog kolodvora u Zagrebu, gdje su radi toga izvlaštene t. zv. Kulmerove livade u Trnju.

U poglavlju VII. dolaze u obzir neki pravni odnošaji, za koje se određuje kompetencija sudova u Hrvatskoj, na pr. kod postupka, koji se tiče prijelaznog stanja, t. j. dok izvlazbeni postupak nije dovršen.

5. ZAK. ČL. XXIV. OD 1883. G. O SUBVENCIJAMA

Zakonodavstvo se dosta rano moralo pobrinuti za financiranje onih željeznica s malim prihodom, koje traže, da ih država podupre.

Ali taj je zakon izdan isključivo u interesu nekih mađarskih vicinalnih željeznica, t. zv. »obiteljskih željeznica«, željeznica građenih u interesu pojedinih veleposjednika. Te bijahu na rubu propasti zbog pomanjkanja rentabiliteta (Hidegkut—Gyönk—Tamasi—Miklósvár i t. d.). Za te pruge

[33] To je prema utvrđenoj kvoti smanjivalo udio Hrvatske u zajedničkim prihodima.

morala je i Hrvatska prinositi dio, kao za zajednički posao. Spomenuta željeznica, duga 12,4 km, imala je tako neznatan saobraćaj, da je velik broj mješovitih vlakova, koji su svakog dana kretali, bio katkada bez ijednog putnika. Otkuda dakle dužnost Hrvatske, da podupire takvu privatnu željeznicu, koja je ležala izvan teritorija Hrvatske.

6. ZAK. ČL. XXIII. OD 1885. G. O ZAŠTITI ŽELJEZNIČKIH GRAĐEVINA

Da se zaštiti teritorij, kojim kreće željeznica, od neprilika, koje bi mogle nastati od nadiranja vode, t. j. koje nastaju kod bušenja rudarskih galerija ili arteških zdenaca u razmaku ispod 100 m od sličnih građevina, koje već postoje, od izvora, vodotoka i kanala, a u razmaku ispod 40 m od zgrada željezničkih ili zidanih cesta, potrebna je oblasna dozvola za izvedbu takvih gradnja.

Ta je ustanova imala štititi i željezničke građevine, da takve izvedbe ne bi ugrožavale sigurnost saobraćaja.

Te su ustanove bile aktuelnije u rudarskim krajevima, kojih je kod nas bilo prilično malo u vrijeme izdavanja zakona.

7. ZAK. ČL. XXXII. OD 1886. G. O OVRSI NA ŽELJEZNIČKIM VOZILIMA

Ovaj zakon je izdan zato, da se urede odnošaji, koji bi mogli nastati onda, kad treba osigurati koju tražbinu inozemstva u vlastitoj državi ili osigurati platež domaće tražbine sa strane inozemstva. Ako strana država uskrati, da povede ovrhu na robi u našim kolima, onda nastupa dužnost reciprociteta, t. j. ni ovdje se ne smije provoditi ovrha na robi u stranim željezničkim kolima. To pravno pravilo je internacionalnog značenja, te se ta pitanja reguliraju međunarodnim konvencijama (Ovamo spadaju konvencije ugovorene u Barceloni i Ženevi o uređenju željezničkog saobraćaja, koje su međutim novijeg datuma i prelaze kao takve okvir ovog djela).

8. ZAK. ČL. XXXII. OD 1888. G.

Ovaj zakon govori o iskupu nekih državnih dugova, koji su učinjeni većinom u korist željeznica, ili, bolje, o sniženju kamatnjaka za te dugove.

9. ZAK. ČL. IX. OD 1894. G.

Ovaj zakon je sasvim sanitarne naravi i sadržava propise, kojih se ima držati pri prijevozu putnika i robe u slučaju pošasti kolere.

10. ZAK. ČL. XXVI. OD 1896. G. O UREĐENJU UPRAVNOG SUDIŠTA

Taj sud, sa sjedištem u Pešti, imao je u posljednjoj instanciji rješavati sporove između države i državnih činovnika i države i privatnih stranaka. Uzgred moram spomenuti, da je za hrvatske interese mnogo učinio kod tog sudišta kasniji predsjednik kratkotrajnog financijskog upravnog suda u Zagrebu, sada već pokojni, Kocijan. Pribavio je taj sudac katkada velike olakšice zapostavljenim državnim namještenicima iz Hrvatske, više puta samo šikaniranim sa mađarske strane.

Taj je zakon štitio i željezničke koncesionare, koji su osjećali da su prikraćivani u svojim pravima. Bilo je to uređeno u ustanovama § 68., t. 2. i 3. Bivalo je kod privatnih željeznica, osobito, ako bi ministar trgovine ignorirao njihovo pravo na utvrđivanje prijevoznih cijena izdavanjem otegotnih otpremnih odredaba ili uskratio sniženje pojedinih prijevoznih stavova, kad je to bilo potrebno u interesu proširenja poslova. Ta eventualnost ima danas više neku historijsku vrijednost, jer je sva kompetencija u tim pitanjima pripadala državnoj vlasti, koja vrši zaštitu prometno-političkih državnih interesa, pa o njoj ne treba više govoriti.

11. ZAK. ČL. XXIII. O 1906. G. O STATISTICI VANJSKE TRGOVINE

Kretanje vanjske trgovine, statistički iskazi o tim prilikama, t. j. uvoz i izvoz iz države, vodili su se u prvom redu u evidenciji kod carinskih vlasti, a zatim se bavila tim poslom i željeznička trgovačka statistika. Ta se statistika sastavljala spomoću t. zv. listaraka (mađarski: ravatlap), koje su ispostavljene u više primjeraka na stanicama, odnosno u skladišnim uredima služile za obračune, a i statistiku. Ovamo su spadali i drugi sastavci isto takve važnosti i karaktera, koji prate raznovrsnu robu. Trgovačka statistika drž. željeznica vodila se samo u Pešti, a njezini podaci ostali su ponajviše državna tajna. Svrha toj statistici bila je upravo proširenje trgovačkih veza s inozemstvom. Peštanska vlada otvarala je zbog tih veza brojne trgovačke agencije, na pr. u Plovdivu, Sofiji, Istambulu, Solunu i drugim nekim gradovima, već prema potrebama.

Iskazi carinskih vlasti, koji su se objelodanjivali za širu publiku, bili su dosta opširni, ali ipak nisu pružali pravu sliku o kretanju robe. A oni iskazi željezničke trgovačke statistike, koje je izdavala peštanska vlada, nisu također dopuštali pravi pogled u razvoj te trgovine. Spomenuti već ponovni izvještaj ministra Szella od 1911. g. nabraja na str. 234. samo količine željeznicom uvezene i izvezene robe u tisućama tona. Tako varira otprema robe uopće od 1906. do 1911. svake godine između 31,000.000 i 44,291.000 tona. Od toga otpada na teretnu robu 85,75%, a samo 1,11 do 1,21% na brzovoznu. Potanje podatke o vrstama prevezene robe ne nalazimo u tim iskazima. Inače ima u tim iskazima vrlo mnogo raznih podataka o svim mogućim narodno gospodarstvenim veličinama, o kretanju pučanstva, o zdravstvenom stanju, o šumarstvu, poljo-

djelstvu, rudarstvu, novčanim, prosvjetnim, pravnim i t. d. odnošajima. Publikacija sadržava samo o tome preko 500 strana velikog formata.

Taj je zakon imao služiti kao neka introdukcija — priprava za mađarsko samostalno carinsko područje, o kojem su mađarski državnici i političari sanjali nekoliko decenija, sve do sloma.

Zakon je određivao sastavljanje naročitih statističkih iskaza o željezničkom, brodarskom i poštanskom saobraćaju između zemalja krune Sv. Stjepana i inozemstva, u koje se brojila i druga pola države — Austrija.

Taj je zakon proglasio sve iskaze o uvozu i izvozu za državne tajne, pa se izdavanje podataka o toj statistici privatnim strankama imalo kao prekršaj sudbeno kažnjavati zatvorom do 2 mjeseca i globom do 600 kruna.

Već zbog jezičnih teškoća i averzije hrvatskih stranaka protiv željeznice bilo je nemoguće u Hrvatskoj sastavljati, izrađivati i navesti točno sve podatke, koje je tražila državna vlast, odnosno sadržavala spomenuta statistička tiskanica.

Tako mi je poznat slučaj, da je jedna stranka primila od nekog austrijskog tvorničara pošiljku užeta izrađenih iz konoplje. Nekoliko dana nakon što je sastavljena tiskanica, stranci je bio vraćen blanket s pozivom, da nadopuni neke netočno označene podatke. Stranka napiše, da su užeta iz željeza, i formalnosti bijaše udovoljeno. Tako je došlo, da su kraj svih potankosti i tajnosti konačni rezultati te »statistike« bili više nego sumnjive naravi. Osim toga utvrdili su upućeni stručnjaci te grane, da se iskazi koje je sastavio ministar trgovine u Beču, znatno razlikuju od onih, koje je sabrao u istim relacijama (uvoz iz Austrije u Translajtaniju i obratno) statistički ured u Pešti. Razlika je iznosila svake godine desetke milijuna kruna u vrijednosti robe i kojih desetak hiljada tona u iskazu o težini robe uvezene ili izvezene iz Austrije i obratno.

Nije isključeno, da se ta silna diferencija navlaš iskazivala i to iz određenih razloga, koji su bili mjerodavni, da se ti podaci uopće drže tajnima i onemogući svaka kontrola.

Ta je statistika zadirala previše u privatne i poslovne interese pojedinaca i trgovačkih poduzeća, pa je zato tako izigrana u svakom pravcu. Interesi pojedinih stranaka, koje imaju uzroka tajiti opseg i način poslovanja, pogotovu kod industrijskih artikala, bio je znatan. Svaka stranka nastoji svoj uvoz ili izvoz prikazati onako, kako drži, da je potrebno, da se zaštiti od konkurencije, da zataji pravi obujam poslovanja iz poreznih obzira, pa i zbog očuvanja drugih financijskih — novčanih, gospodarskih i trgovačkih interesa. Tendencija tih statističkih podataka bila je da se prikaže mjerodavnim faktorima bivše Austro-Ugarske monarhije opravdanost mađarskih zahtjeva i potreba samostalnog carinskog i privrednog područja.

Ti podaci, dakle, nisu imali nikakve faktične, prema tome ni poučne i praktične vrijednosti za ravnanje šire javnosti, jer su svi postupci u tom pravcu služili nesolidnim šovinističkim ciljevima, pa su na njih davani i nesolidni odgovori.

12. ZAK. ČL. XXXVI. OD 1907. G. O ZEMALJSKOM PROMETNOM VIJEĆU

Da se bar nekako udovolji tužbama, koje su izlazile iz jednostrano vođene mađarske prometne politike bez obzira na skupne interese s Austrijom bilo je na istovremene urgencije sa strane Austrije naprijed spomenutim zakonskim člankom ustanovljeno »zemaljsko prometno vijeće« sa sjedištem u Pešti. Ali odmah u početku istaknuto je s mjerodavne strane, da taj savjet samo preko svog tarifnog odbora ima neku ingerenciju u tarifnim pitanjima željeznica i pomorstva. Savjet smije uzato davati samo svoje *mišljenje*, kojega se ministar međutim ne mora držati, a ne mora uzimati u obzir ni zaključke tarifnog odbora.

Naputak, kojim se imalo privremeno urediti »poslovanje« tog vijeća, odobrio je kralj 19. prosinca 1905., a izdao ga ministar trgovine pod brojem 86.666, ali je izdahnuo prije, nego je uopće stupio na snagu.

Tarifni odbor, o kojem se naprijed govori, bio je obična ukrasna figura, članovi figuranti, a glavna stvar, koju su uživali članovi tog »savjeta« (uostalom većinom analfabeti u tarifnim odnošajima) bila je slobodna — besplatna karta I. razreda na svim onim željezničkim prugama, koje su bile članice njemačkog udruženja željezničkih uprava (egylet), a to znači skoro u svim zemljama kontinenta.

Uz taj »savjet« postojale su u zaštitu trgovačkih interesa u cijeloj bivšoj Austro-Ugarskoj monarhiji još za Bachova apsolutizma, 1851. g. osnovane trgovačko-obrtničke komore. Zastupnici — komorski vijećnici — bili su kod nas u velikoj većini primitivni ljudi, bez svake stručne spreme, a komorski funkcionari slabo dorasli svojoj zadaći, osobito što se tiče željezničkih poslova i tarifne struke. Ti funkcionari su preporučivali molbe svojih klijenata stereotipnim frazama, kojima je manjkala svaka argumentacija.

Poznat mi je slučaj, gdje je jedan interesent, posjednik ovećeg imanja, tražio i dobio od željeznice olakšicu za prijevoz veće količine sijena iz Slavonije u inozemstvo. Povlastica je vrijedila za udaljenost od preko 800 km. Radilo se o »većoj akviziciji« željeznice, prema tome i o »većem primitku na vozarini« kod jednog artikla, koji »ne podnosi višu vozarinu« na tolikoj daljini. Povlastica je objelodanjena propisno u »Službenom vjesniku« (Vasúti és Közlekedési Közlény). Međutim, odmah su se našli drugi domaći interesenti, koji su reflektirali na tu istu povlasticu, a da nisu raspolagali većim količinama te robe, niti su je kanili otpremiti na veću udaljenost. Preko komore išla je stvar na željezničku upravu, odnosno na ministarstvo trgovine. Komora, kojoj nikako nisu bile poznate uzance tarifno-tehničke naravi, a upravo naročite nakane tarifne politike u tom pogledu, zagovarala je tu molbu, ali bez uspjeha. Molba je bila pozivom na spomenutu klauzulu (800 km) odbijena, a i morala je biti odbijena, jer joj je manjkao službeni raison d'être te i takve tarifne politike.[34]

[34] Očito je uvjetovana veća količina i veća daljina za povlasticu zato, da takve uvjete može ispuniti samo kakav veleposjednik ili veletrgovac, a da se sijeno u stvari izvozi iz Hrvatske, koja nije u svojim granicama imala udaljenosti 800 km. Takva je

Ostale korporacije, kao na pr. gospodarske, još su manje mogle što polučiti u tom pravcu zbog pomanjkanja svake spreme, nepoznavanja saobraćajne stručne materije i propisa, koji su bili i tendenciozni.

Sjednice ravnatelja pojedinih željezničkih poduzeća, koje su se imale uz taj »savjet« baviti i tarifnim pitanjima, imale su tek formalno-službeni karakter, t. j. dužnost da zagovaraju stajalište ministarstva i željeznice. Uostalom, te su se sjednice bavile jedino manipulativnim agendama svojih uprava.

Naprijed spomenuta tarifna komisija saobraćajnog vijeća imala se sastati prema potrebi, ali svakako barem svako četvrt godine. Međutim sastalo se ovo »vijeće« u nekoliko godina tek dva-tri puta, a i tada samo zbog toga, da sasluša in usum delphini, — nekakav izmišljeni izvještaj ministra trgovine.[35]

To vijeće, odnosno savjet ne bi uopće nikada dobio ni konkretne forme, da nije to uređenje silila potreba s obzirom na skupne odnošaje bivše monarhije, koje je valjalo zastupati u vanjskoj politici, a i pred austrijskim industrijskim krugovima.

Austrijski su naime saobraćajni krugovi tražili da naknadne (do-punske) ustanove k poslovnom pravilniku za željeznice — »Uredbe« — ima uvijek prije odobrenja nadzorne vlasti odobriti tamošnji željeznički savjet, koji se sastajao u Beču, u redovnim razmacima obično svako četvrt godine. Taj je savjet postojao u nekoj primitivnoj formi već od godine 1846. Njegov posao obuhvatao je najraznije funkcije, a važno je bilo to savjetovanje zbog toga, što su se tarifna pitanja i zaključci u tom pravcu morali jednoglasno primati, dok je za ostale predmete poslovne naravi bio dovoljan pristanak od devet do deset članova.

O glasilima tih korporacija, koja su bila prilično ugledna i uvažavana kod mjerodavnih faktora u Austriji kao i kod središnjeg bernskog ureda za otpremu robe (i osoba), bit će govor kod poslovnog pravilnika (»Uredbe«). Isto tako govorim kasnije o poslovnim upravama željez-ničkih saveza, koje su uređivale, odnosno surađivale kod tarifnih naknadnih ustanova saveznih tarifnih stavova ili formacija.

U smislu ustanova bivše Austro-Ugarske nagodbe od 1867. g., morao je poslovni pravilnik (»Uredba«) za željeznice u obje pole monarhije biti jedinstven. Prema tome je bilo i u interesu austrijskih privrednih slojeva, da zaključke te vrste odobre i reprezentanti njihovih susjeda u Translajtaniji. Da se dakle udovolji barem formalnostima, sazvano je to vijeće, ali je pozitivno djelovanje njegovo u bilo kojem pravcu bilo

dakle povlastica bila mjera, koja nije išla za unapređenjem stočarstva u Hrvatskoj, jer su i izvoznici-veletrgovci bili obično stranci ili predstavnici stranog kapitala. (Op. M. D.)

[35] Osim tog zemaljskog saobraćajnog vijeća, zatim sjednica ravnatelja svih austro-ugarskih željeznica, postojao je i poseban savjet mađarskih željezničkih ravnatelja, koji je radio po posebnim pravilnicima, a za sastav tarifa imao je opet poseban tarifni odbor, sasvim službenog karaktera. Ovaj je imao pred očima u svojim raspra-vama samo željezničke financijalne interese sa gledišta Mađarske.

sasvim isključeno. Najbolje intencije predlagača u bilo kojem pitanju ostale su jalove. Osim toga proglašene su sve sjednice toga vijeća *tajnima* (§ 16). Tako je bila a priori onemogućena svaka uspješna i javna kontrola i rasprava o najvažnijim otpremnim pitanjima, koja su s vremenom došla na tapet.

III. Autonomni hrvatski propisi

1. KAZNENI ZAKON OD 27. SVIBNJA 1852.

Ustanove ovog zakona, koji je izdan za apsolutističke ere u bivšoj Austro-Ugarskoj monarhiji, koliko se odnose na prekršaje (»istupe«), ostale su do 1918. g., a nešto i iza godine 1918. na snazi, i to naročito drugi dio kaznenog zakona od 27. V. 1852., koji govori »o prekršajih«, glava prva do devete.

Ovamo pripada u prvom redu § 284., koji je stavljao željezničkog namještenika kod kakvog incidenta u isti red s drugim »urednikom ili stražom«. Kazna je bila strogi zatvor od jednog mjeseca dalje.

Što se tiče kaznenog prava i postupka, bila je doduše Hrvatska samostalna, ali u željezničkim pitanjima postojali su naročiti odnošaji. Kod tog posla morao sam se ograničiti na svoja opažanja i na raspravu onih pravnih odnošaja i zakonskih odredaba, koje se proširenim tumačenjem mogu protegnuti i na željeznicu. Ti propisi su većinom generalne naravi, neke vrste internacionalnog značenja i važnosti. Oni ostavljaju sudskoj praksi široko polje rada.

Nabrajanje rješidaba peštanske kurije, koje se bave tim odnošajima, moram svakako uzeti u obzir, jer se u nekim pitanjima otpremne naravi oslanjaju na ustanove trgovačkog zakona, koji je ostao i dalje zajednički. Naši sudovi dolazili su veoma rijetko u priliku da raspravljaju o kaznenim stvarima, koje su tangirale željezničke namještenike. Tek se sporadički događalo, da je državni odvjetnik tužio ovog ili onog željezničkog namještenika zbog zanemarene pažnje, kada se dogodila kakva željeznička nesreća ili kada je željeznička uprava ovog ili onog staničnog blagajnika tužila, jer je preduboko zagrabio u željezničku blagajnu. Za mog skoro dvadeset i pet godišnjeg službovanja sjećam se tek jednog slučaja s blagajnikom u C-u, kojeg je zbog pronevjerenja 4.000 kruna osudio zagrebački sudbeni stol.

Inače je željeznička uprava u Pešti brižno pazila na »decorum« institucije, pa je kod mnogih kriminalnih slučajeva prikrila i istragu i suđenje, osobito ako se radilo o kojem činovniku, pa bio on i nižeg ranga. Poznati su mi slučajevi golemih prijevara, naročito u t. zv. inženjerskim sekcijama, kada su na pr. egzekutivni organi jedan i isti šljunak tri-četiri puta preuzimali. Bilo je i slučajeva sodomije, ali su krivci poslani tek u mirovinu, iako su stvar »obrtimice« ponavljali.

Prekršaje niže vrste, bilo osobne ili stvarne naravi, kažnjavala je sama željeznička uprava, koja je sebi katkada arogirala i kaznenu sudbenost time, što je u Hrvatskoj rješavala pojedine kriminalne slučajeve premještanjem kazne radi ili otpustom iz službe.

Tužbe namještenika među sobom bile su vezane na privolu nadležnog poslovodstva. Takva jedna naredba poslovodstva u Zagrebu izdana je 1895. g., u korist jednog napržice (Margulit), koji je time bio zaštićen, da ga nije mogao tužiti jedan Hrvat, kojega je on smrtno uvrijedio pa mu i tvorno zaprijetio. Time se željeznička uprava stavila nad zakone, a nisam nikada čuo, da bi se o tom povela bilo kakva ozbiljna debata. Sve se žacalo dirnuti u taj »osinjak«, a oni, koji su odlučivali držali su se one: »Après nous le deluge ...«

Poznata su mi dva slučaja, koji su se s obzirom na § 85, t. 3. imali raspravljati pred hrvatskim sudovima, ali ipak nije došlo ni do kakve rasprave. U jednom slučaju radilo se o pronalaženju krivaca, koji su ukrali iz sklopa na otvorenoj pruzi nekoliko šinja, i to između Delnica i Lokava. Sva potraga ostala je bez uspjeha usprkos velikoj nagradi, koju je raspisala hrvatska vlada i željeznička uprava. Krivci su očito bili željeznički stražari, koji su se na taj način htjeli osvetiti jednom pružnom nadziratelju. Kod drugog slučaja, kada je burne godine 1903. tobože samo pokušan palež savskog mosta u Zagrebu, nije stvar prešla granice policijskih izviđaja.

Tako judikatura u Hrvatskoj do 1918. g. nema skoro nikakvih plenarnih rješidaba Stola Sedmorice u željezničkim kaznenim, a vrlo malo u željezničkim otpremnim stvarima, kako ću kasnije razložiti.

Željezničke je namještenike štitio kod vršenja njihove službe, koja se ima kretati u granicama autonomnih zakona i naredaba, u prvom redu § 68., koji raspravlja o pojmu ustanka.

Zatim brani željezničku ustanovu § 108. k. z., koji govori o javnom nasilju. Kazna je po § 84. bila teška tamnica od 1 do 5 godina, a za pomagače 6 mjeseci do 1 godine strogog zatvora.

Po § 311. kriv je bio za prekršaj, tko pokuša darom zavesti službenika na pristranost ili na povredu uredovne dužnosti, ako u tom ne bi bilo kvalificirano zločinstvo druge vrste. Kazna prekršaja je 1 do 6 mjeseci zatvora. Po § 314. kažnjava se zatvorom do 1 mjesec dana onaj, koji zaprijeći osobu spomenutu u § 311. u uredovanju.

Za željeznicu je bio važan § 319., koji spominje ukinuće ili neovlašteno oštećenje kojeg »znamena«. Ovdje se misle signali i ostale ploče (opomene) duž pruge. Kazna za prekršaj je zatvor od 6 dana do 3 mjeseca. Po točki f) istog paragrafa kažnjava se krivotvorenje javnih dokaznica, među koje se broje i vozne iskaznice. Kazna je 3 dana do 1 mjeseca.

§ 331. kažnjava službene osobe, koje se »obavljajući svoj ured ili službu učine krivcem tvornih uvrijeda«. Prvi put se to kažnjava zatvorom od 3 dana do 1 mjesec dana, drugi put strogim zatvorom istog trajanja.

Po § 332. kažnjava se spomenuta osoba strogim zatvorom od 1 do 3 mjeseca, ako je njezin čin povod kakve strke.

§ 335. važan je s obzirom na željeznice, jer je bio povod, da se zakonodavstvo u Hrvatskoj moralo naročitim zakonom osvrnuti na tamo sadržane kriterije. To je učinjeno zakonom od 8. prosinca 1877. g., o kojem posebno govorim, kao o specijalnom autonomnom zakonu.

§ 336. točka c) govori »O neobdržavanju propisah ... u obziru ... parobrodovah, parnih makina ...« — Taj paragraf spominje stanje i reviziju parnih kotlova — lokomobila. Za to je izdana uostalom već 29. kolovoza 1886. (br. 75. Zbornika) naročita naredba »o potrebštinama kod rukovanja i o reviziji« tih parnih kotlova, ali se među njima ne spominju lokomotive, nego samo lokomobili.

Točka f) istog paragrafa govori o »prevozu ... ognjotvornih, praskajućih preparata, a napose onda, kad se predmeti takovi kriome pakuju među tovare na poštah i željeznicah«.

Ti predmeti, kojih broj razvitkom kemije neprestano raste, obilježeni su pobliže u Prilogu 1 Poslovnog pravilnika (»Uredbe«) za željeznice, a zapremaju u kaznenom zakonu skoro 9 strana. O toj materiji govori uostalom već § 13. i § 39. Naredbe bivšeg c. k. namjesničkog vijeća za Hrvatsku od 1865. g. (br. 161521/2360, br. 55. Zbornika).

§ 337. k. z. vraća se opet na § 335.: »kad se djelo ili propust, koji se po § 335. ubraja kao: »krivina ili u okolnostih osobito pogibelnih«. To djelo ima se i onda, ako od toga nastane samo teška tjelesna ozleda, kazniti kao *prestupak* strogim zatvorom od 6 mjeseci do 2 godine, a u slučaju usmrćenja i do 3 godine teške tamnice.

§ 87. (javno nasilje, slučaj šesti) štiti osobito željeznicu protiv napadaja privatnih osoba, ali predviđa i tešku kaznu za one, koji zanemare svoju dužnost, naloženu im »pri obavi ili radnji željeznicah«, kako kaže »Red o obavi i t. d.«; isto tako štiti i naprave kod poduzeća naznačenih u § 85. c). Za kažnjivost je dovoljna samo zla namjera, bez obzira na pogibelj, i ne mora činom baš nastupiti šteta.

Pod dohvat § 98., i to točka b) pripadalo je katkada i protupravno ubiranje raznih globa od strane voznog osoblja na otvorenoj pruzi, gdje nema nikakve realne zaštite kod bilo kakve zle porabe uredovne vlasti. Još pogibeljnije je bilo za stranke ubiranje zaloga, koji su se mogli tražiti od putnika u smislu singularnih odredaba željezničkih upravnih vlasti. Opstojnost tih tražbina bila je katkad dosta problematične naravi ne samo zbog materijalnih nego i zbog formalnih razloga. Tražbine željeznice su naime na brzu ruku izračunavali najniži željeznički službenici po propisima, koji su bili sami po sebi komplicirani, a još k tome izdani samo na mađarskom jeziku. Prema tome su bili ti propisi u 90% slučajeva nerazumljivi. Naredbe željezničke uprave isticale su, da se kod tog postupka nema upotrebiti sila, ali to nije publicirano, pa je to bila slaba utjeha za onoga, koji se bojao agresivnosti željezničkih službenika.

S obzirom na krivotvorenje putnih iskaznica vrijedio je § 201., koji kažnjava zločinstvo po toč. a) onoga, »koji tvori ... ili krivotvori ... dokaznice«; kazna je za zločinstvo prijevare do 5, a i do 10 godina teške tamnice.

§ 140. (ubojstvo) mogao se po presudi Stola Sedmorice od 17. prosinca 1887. g. br. 1689 protegnuti kod nesreća na željeznici na one, koji su tu nesreću uzrokovali, ako je smrt ozlijeđenoga nastupila »uslijed nuzgrednog uzroka, koji se slučajno pridružio, ali je u povodu djela počinitelja«. (Pod »djelom« razumije se arg. a contr. i propust). Propušteno na pr. signaliziranje kojeg izvanrednog vlaka telefonom, pismenom obavijesti ili znakom na kraju vlaka ne mora još uvijek imati za posljedicu sudar vlakova, ali ako jedan ili drugi stražar prečuje k tomu i akustički signal, može se lako dogoditi nesreća. U tom slučaju krivi su svi, koji su propustili da upotrebe jednu od naprijed spomenutih sigurnosnih mjera.

Pod naprijed spomenuti paragraf potpadali su dakle svi željeznički službenici, koji su bilo kojim činom ili propustom skrivili smrt čovjeka, posredno ili neposredno. Kazna je teška tamnica od 5 do 10 godina.

Željezničare su osobito štitile ustanove § 153. (teška tjelesna ozleda), makar ozleda nije imala osobine spomenute u § 152.

Ustanova § 175., toč. b) izriče veću kažnjivost za krađe u predmetima označenim u § 85 sl. c) (zlobna ošteta na željeznici, bez obzira na visinu štete). Ali taj rekvizit krađe odnosi se samo na one predmete, koji izravno služe pri vršenju prijevoza, a ne i na ostale željezničke građevine i uređaje. Kazna je teška tamnica od 6 mjeseci do 1 godine, pod otegotnim okolnostima po § 178. od 1 do 5 godina, odnosno po § 319. do 10 godina.

Po § 201. čini zločinstvo prijevare onaj, koji krivotvori tovarni list ili ispravi biljege (štampilje) na njemu; obična kazna je 5 mjeseci do 1 godine; kvalificirana prijevara kažnjava se teškom tamnicom od 1 do 5 godina. Ako se pak radi o velikoj lukavštini i iznos prijevare je veći od 600 kruna, kazna je 5 do 10 godina teške tamnice.

Ustanova § 279. zaštićuje željezničke službenike kod incidenta time, da kažnjava kolovođu i sukrivce strogim zatvorom od 1 do 5 mjeseci. Taj paragraf imao se primijeniti kod štrajka željezničara 1904. g., ali se odustalo od postupka »s viših državnih razloga«.

§ 312. štiti željezničke službenike i protiv verbalnih uvreda. Kazna je po § 313.: kod uvreda riječju kažnjava se prekršaj od 3 dana do 3 mjeseca; kod uvreda činom iznosi kazna 1 do 6 mjeseci; ako se zaprijeći posao (traffic) ili služba, kazna je 3 do 6 mjeseci strogog zatvora.

§ 318. govori o prekršaju zbog oštećenja predmeta željezničkih, a § 319. o kazni, koja se u manjim stvarima sastoji od kazne zatvora od 3 dana do 3 mjeseca; inače ima za posljedicu strogi zatvor istog trajanja.

§ 331. kažnjava željezničkog službenika, koji vršeći svoje uredovanje ili službu postane krivac tvornih uvreda. Kažnjava se to prvi put zatvorom od 3 dana do 1 mjeseca, drugi put strogim zatvorom istog trajanja. Taj paragraf upotrebljen u vezi sa § 411. kažnjava krivca još teže, i to zatvorom od 3 dana do 6 mjeseci prema veličini uvrede i značaju povrijeđene osobe. Kažnjiv je i pokušaj (»Rješenje kas. suda u Beču od 19. IX. 1890., br. 5811 M. 1358, kad djelo nije izvršeno zbog nemoći, ili zbog tuđe zapreke, ili slučajno; § 8 k. z.).

§ 333. kažnjava nepovlasno nošenje uniforme. To je s obzirom na činovnike vanjske službe bio promašeni propis u Translajtaniji. Kod državnih željeznica nije dugo vremena bilo određeno, tko ima i kako se ima personal uniformirati, a činovnika je označivala samo njegova kapa. Na račun toga su u Hrvatskoj razni uredski i manipulativni, osobito niži službenici činili svakojake nepodopštine, pridavajući si viši rang. Tek oko 1890. g. uvedena je u vanjskoj službi uniforma, i to za stanično činovničko osoblje, koje dolazi u doticaj s općinstvom, dok je prije službenik u službi uz kapu nosio građansko odijelo. Ostali namještenici, podčinovnici i sluge dobivali su službena odijela. Službenici višeg reda dobivali su oznake na ruci, odnosno na rukavu. Svako nepovlašteno nošenje uniforme, a prema tome i željezničke, kažnjava se kao prekršaj zatvorom od 3 dana do 1 mjeseca.

Pod dohvat § 341. pada strojovođa, koji pregazi čovjeka, a mogao je zapriječiti nesreću. Kazna je odmjerena u § 335.

Upotreba jedva sazidanih zgrada za prometne i uredske prostorije, useljavanje u još mokre stanove, bila je svakidašnja pojava kod željeznica (§ 386). U jednom slučaju vidio sam, gdje se još voda cijedila sa zidova, ali je ipak u toj sobi radio blagajnik skladišta za izručbu robe. Dakako da je taj skupo platio nemar svojih pretpostavljenih i odležao od kostobolje nekoliko mjeseci. Kod izdavanja stambenih dozvola dolazili su članovi kolaudacione komisije već zbog osobe poduzetnika u vrlo delikatan položaj, jer je poduzetnik ponajviše imao moćne zagovornike, kojima se niži službenici nisu smjeli »zamjeravati«. Tako je prošlo sve »po loju«, na potpuno »zadovoljstvo« bezdušnog poduzetnika.

Nošenje oružja u službi ili izvan službe nije po zakonu o oružanim listovima (apsolutistička naredba od 11. rujna 1854. g. — zadržana i dalje u Hrvatskoj kao t. zv. »Prügelpatent«) dopušteno bez odobrenja političkih vlasti ni željezničkim činovnicima. Stoga je bila protivzakonita i vrijeđala je hrvatsku autonomiju naredba ministra trgovine, spomenuta u političkoj raspravi izdanoj u svibnju 1907. pod naslovom »Mađarizacija u Hrvatskoj«, str. 10/11, kojom se željezničkim službenicima dopušta nošenje oružja u službi. Ta je naredba izdana 18. V. 1889.; njom se oslobađaju službenici min. komunikacije, koji nose oružje (samokres i sl.) svake takse za nošenje oružja, jer da je ono vlasništvo države. Naredba izrijekom ističe, da to vrijedi i za Hrvatsku.

Budući da željezničke gostionice stoje faktično samo pod nadzorom željezničkih egzekutivnih organa, vrijedi za njihove odnošaje §§ 403. i 404. o patvorenju pića i jestvina. Ta pojava je znala biti dosta česta na željeznici. Kazna za prekršaje dosta je neznatna, kada se uzme u obzir, da je mnogi putnik trpio doživotno od posljedica bezdušnog postupka. Tako sam opazio ne jedamput, da na mnogim velikim stanicama dobivaju osobito putnici III. razreda, za svoj novac otpatke od piva, koje je ostalo od drugih gostiju u restauraciji, kad su se morali žuriti, da ne zakasne na vlak. Kažnjava se kod tog protupravnog i protuzdravstvenog postupka samo prekršaj, i to globom od 200 do 1.000 kruna; kod ponavljanja je globa dvostruka, a treći put se krivcu oduzima obrtnica.

§ 405. (krivotvorenje pića) izriče doduše kod pogibeljnih slučajeva kaznu od 3 do 6 mjeseci. Ali budući da se to matematičkom točnosti teško može utvrditi, to će se tužba t. zv. malog čovjeka, nastradalog takvim manipulacijama, rijetko uvažiti.

§ 432. kažnjava željezničke službenike za čine, »kojim se može povrijediti tjelesna sigurnost«, a pod § 431. mogao se uračunati i propust željezničkih namještenika i onda, kad se »ne prouzroči nikakva šteta«. To se ima kazniti strogim zatvorom od 3 dana do 3 mjeseca, a kod otegotnih okolnosti do 6 mjeseci.

U svima izrijekom ne označenim slučajevima mora se kod željezničkih službenika — krivaca kojeg čina ili propusta smatrati isključenim ekstenzivno tumačenje odnosnih zakonskih propisa s obzirom na katkada neizbježive komplikacije. Željeznička služba, pogotovu kod guranja kola, takve je naravi, da namještenici svaki čas, štono riječ, nose glavu u torbi. Osobito se to događa za burnih i kišovitih noći, zimi i kod drugih elementarnih nepogoda.

§ 433. nabraja taksativno neke slučajeve propusta od strane službenika kod željeznice. Važna je točka a), koja zabranjuje »otvorenje željeznice, t. j. posla — traffic — ... prije nego se ispune zakonom propisani uvjeti«. Ovdje se radi poglavito o građevnim uvjetima, propuštenim izvedbama zbog promijenjenih okolnosti, o potrebnim tehničkim preinakama, što uzrokuje više puta manje i veće nesreće. Ipak se uobičajilo, da se građevni manjci redovno ispričavaju elementarnim neprilikama.

Točka b) § 433., koja se odnosi na zanemareno postavljanje i uzdržavanje ograda, pregrada i t. d. oko samog željezničkog nasipa i pruge, propisanih radi uklanjanja štete, odnosno nesreće kod osoba i objekata, dosta se slabo držala i na glavnim prugama.

Točka c) istog paragrafa dala bi se mnogo puta upotrebiti kod željezničkih nesreća, kad se naknadno pokazalo u toku istrage, da su na razna s većom odgovornosti skopčana mjesta postavljene osobe, koje nisu dorasle svojem zvanju. Tako je kod jednog mjerničkog ureda u Hrvatskoj bio godinama namješten jedan predstojnik, koji se svaki put, kada se imao izvršiti kakav veći popravak na pruzi, kod mostova i zgrada, prijavljivao, da je bolestan. Uistinu se radilo samo o totalnoj nesposobnosti, kojoj je sam bio svijestan. Štitilo ga je međutim podrijetlo.

Točka d) istog paragrafa je dakako posljedica ustanova sadržanih u točki a). Po ustanovi sadržanoj u spomenutoj točki odgovorni su željeznički nadzorni organi za eventualnu nesreću, ako se ne dogodi i ozleda čovjeka. Međutim nikada nije u Hrvatskoj koji viši željeznički službenik odgovarao za takav propust, odnosno bio za nj sudski progonjen.

§ 459. je upravljen protiv onih željezničkih službenika, koji se nisu pobrinuli za uredno funkcioniranje »ognjotvora«; to su mreže, koje su postavljene na lokomotivi, da zapriječe prekomjerno skakanje iskara iz stroja, kako kaže zakonski izraz ili kako glasi riječ po riječ zakonska ustanova: »Kada se ne pazi na pozornosti, koje su ponapose propisane u obziru skakanja varnica (iskara) iz mjestokreta«. (»Red o obavi i t. d.«). — Kazna je prekršaja 1 dan do 1 nedjelja, a može se i povisiti.

Pod dohvat § 486., točka g), al. 3. dolaze stanični organi, kao sukrivci *prestupka*, ako primaocu, koji je zbog prezaduženosti pao pod stečaj »pomažu« bilo uručenjem ... efekata, t. j. kada mu izdavaju robu, prispjelu na njegovu adresu, usprkos otvorenom stečaju, odnosno sudskoj zabrani. O takvim zabranama stizali su dopisi i odredbe od sudskih vlasti na stanicu. Kazna je za organe, koji propuste da uvaže takve sudske zabrane, ista kao za sukrivce prijevare.

Kažnjavaju se željeznički službenici po § 524. (ovamo broji i pijanstvo!) kao oni »koji imadu posla sa stvarima pogibeljnima radi ognja«. Krivi su za taj prekršaj svi oni, koji kod vlaka vrše bilo kakvu službu (osobito otpremno osoblje). Kazna je zatvor od 1 do 8 dana, kod ponavljanja do 1 mjeseca uz pooštrenje. Ta je kazna bila preblaga.

2. ZAKON OD 8. PROSINCA 1877. BR. 71. ZBORNIKA

»O dužnosti željezničkih podhvatničtvah naknaditi štetu, počinjenu na željeznicah dogodjaji, s kojih čovjek izgubi život, ili bude ranjen«. Time se izriče u generalnim crtama opseg štete, koju po mogućnosti mora željeznica reparirati.

Taj je zakon jedini željeznički zakon o saobraćajnim prilikama, koji je u praksi sa svih strana i s obzirom na svaku eventualnost temeljitije obrađen, i to kod sudskih vlasti, kao i u odvjetničkom svijetu u Hrvatskoj. Rasprave po tome zakonu nije bilo moguće prenijeti u Peštu ili uopće na mađarski teritorij, jer bi se to protivilo temeljnim načelima kaznenog postupka, gdje odlučuje forum delicti commissi (mjesto čina ili propusta, odnosno zločina).

3. ZAKON U UREĐENJU VETERINARSTVA U HRVATSKOJ

Veterinarstvo je u Hrvatskoj uređeno zakonom od 27. kolovoza 1881. i provedbenom naredbom br. 46063. O tim prilikama natuknuto je već nešto kod »Reda o obavi« od 1852. g.

Taj zakon imao je autonomnoj Hrvatskoj osigurati neograničeno vršenje i nadzor nad veterinarskom službom na njezinim granicama i na njezinom teritoriju. Događalo se međutim, da je mađarski ministar poljodjelstva namještao na hrvatskim pograničnim stanicama mađarske veterinare, a to je bilo protuzakonito i na veliku štetu veterinara iz Hrvatske.

Ustanova § 5. cit. zakona ograničuje uvoz i provoz na određene točke, odnosno stanice, koje se nalaze na granici (vidi Prilog B Poslovnom pravilniku — »Uredbi«), kada u susjednoj zemlji bukne zaraza. Iskazi o tim pograničnim stanicama nalazili su se u lokalnoj tarifi, a i u mnogim saveznim tarifama. Po § 6. imali su se transporti stoke, koja nije iz zara-

ženih krajeva, popratiti potvrdom, da na području od 30 km od mjesta, otkuda je stoka izvezena, nema nikakve stočne zaraze. Prijevoz stoke vrši se u zatvorenim kolima, koja moraju imati barem 2,6 m otvorene širine i ventilacijske otvore na gornjoj strani kola od 0,40 m dužine i 0,30 m širine. Osim toga je morao kod kolnih vrata ostati otvoren prozor od 0,35 m za veću i 0,15 m za manju stoku. Stoka se morala, ako otprema traje 24 sata i dulje, prije utovarivanja nahraniti i napojiti. Ako prijevoz traje više od 36 sati, moraju se životinje iza 36 sati napojiti. Taj postupak pripada pratiocu stoke, a ako ga nema, onda to čine unaprijed utvrđene stanice uz naplatu pristojbe označene u tarifi. Prema § 18. smije se u kola tovariti tek određeni broj stoke, i to tako, da ostane razmak od 0,35 m prolaz između stoke. Međutim se kod toga posla ne postupa tako rigorozno, pa se tovari i više (10—12) utovljenih komada (propisano je bilo 7—12 komada maksimalno), a kod toga stanični organi »asistiraju« uz malu nagradu. Stočne putnice moraju biti propisno sastavljene i izvađene iz knjige oskrbljene jukstom i najviše 10 dana stare od dana izdavanja. Kod tovarenja vrši se pregled, pa se stoka za rasplod ne smije tovariti s onom za klanje, a domaće se životinje imaju odijeliti od uvezenih, koje valja također pregledati. Taj postupak vrši se na nekim stanicama, koje su označene kao takve, odnosno oskrbljene pripadnim pomagalima. O raskužbi kola govori naročita naredba zemaljske vlade od 20. III. 1891. — § 43. govori o provozu stoke kad se zatvori granica (točka b) i c). § 44. bavi se postupkom stočnim otpacima, koji nastanu u toku otpreme.

U točki d) § 134. govori se izrijekom, da kotarski veterinar »sudjeluje prema mjesnim okolnostima na željeznicah i brodovih kao stručnjak«. Ta odredba je ponovo izigravana, budući da je kod tog postupka bio prisutan mađarski veterinar. § 135. opisivao je područje bivših županijskih vlasti u tim poslovima; točka d) istog paragrafa govori o predlaganju novih stočnih stanica državnim vlastima, a točka e) govori o imenovanju povjereništva za pregledanje stoke na željezničkim i parobrodarskim stanicama. Ta je ustanova omogućivala intenzivnije sudjelovanje mađarskih veterinara pri pregledu stoke na pograničnim stanicama (Zemun i drugdje). § 143. obećaje uređenje pograničnog veterinarstva naredbama.

4. ZAKON O ZDRAVSTVU OD 25. III. 1906.

Taj je zakon vrijedio tek od 1. siječnja 1908. On je hrvatskim autonomnim oblastima oduzeo sve funkcije što se tiče zdravstva na željeznicama u redovnim prilikama. U XII. odsjeku tog zakona govori se tek o »sporazumnom postupku s nadležnim hrv. ug. zajedničkim ministrima«. Kako sam prije istaknuo, taj »sporazumni« postupak bio je po tadašnjoj praksi jednak apsolutnoj samovolji svakog mađarskog ministra trgovine, koji je u svim željezničkim pitanjima neovisno disponirao. O kakvom saslušanju interesiranih krugova nije bilo ni spomena, jer zagrebačka vlada nije imala riječi kod upravnih poslova željeznice.

Kako se kod željeznice izigravala hrvatska autonomija, služe kao najbolji primjer ustanove, koje reguliraju zdravstvenu službu.

Ustanova §§ 3. i 6. hrvatskog zakona od 15. studenoga 1874., koja se i bez proširenog tumačenja mogla protegnuti na zdravstvene odnošaje kod željeznica, ukinuta je § 6. zajedničkog zakona od 24. I. 1894.

Po § 3. zakona od 1874. g. pripadalo je u vlastiti djelokrug općina (ovdje se misle i gradovi): »vršenje zdravstveno-redarstvenih propisa u pogledu cesta, ulica i puteva«.

Po pravnoj terminologiji željezničkog poslovnog reda (»Red«) od 1851. g. broje se i željeznice među ceste. To vršenje otpalo je sasvim, pa ni gradski fizikati ni općinski liječnici nisu smjeli uredovati u željezničkim nastambama.

§ 43. zakona od 1894. g., koji govori o nadzoru općina, ne spominje doduše ni jednom riječju željeznice, iako se taj izraz već ustalio u pravnom svijetu, ali to ne mijenja ništa na stvari. Trebalo je ukloniti iz autonomnih zakona svaku riječ, koja bi mogla dovoditi željeznice u ovisnost o hrvatskim autonomnim oblastima. Željeznice, odnosno željezničke ustanove morale bi već iz cestoredarstvenih obzira potpadati pod nadzor liječnika, koji nisu ovisni o interesiranim željezničkim upravama. Ali, s obzirom na to postojao je naročit odnošaj. Ni sami željeznički liječnici nisu imali gotovo nikakvih prava što se tiče zdravstva na stanicama. Oni su se brinuli samo za zdravstvene stvari, koje su se ticale personala. Restauracija, zahode i druga mjesta pristupačna široj publici nije pregledavao liječnik nego nadzorni organ pojedinih poslovodstava. Još 1874. g. pripadalo je pod kompetenciju županijskog liječnika (§ 6., toč. a) nadziranje zdravstva i zdravstvenog osoblja, kako privatnog, tako i osoblja u državnoj i općinskoj službi.

Te odredbe nije imao zakon od 1894. g., jer on zna samo za »uredovne i sukromne liječnike«, bez daljih oznaka i bez bilo kakvih prava u željezničkim odnošajima.

5. AUTONOMNE NAREDBE HRVATSKE ZEMALJSKE VLADE O ŽELJEZNIČKIM ODNOŠAJIMA

a) Naredba br. 36.878, Zbornik 1886. g. br. 49

Ta je naredba bila upravljena na sve bivše županijske oblasti i gradska poglavarstva. Izdan je tom naredbom naputak za slučaj, da bukne kolera, t. j. da se prepriječi prijelaz zaraze u Hrvatsku.

Na željezničke prilike odnosi se točka 13. (Zbornik, str. 399), prema kojoj se radi nadzora imaju postaviti na željezničkim stanicama prema onim zemljama, gdje je buknula kolera, liječnici. Ali u toj naredbi nije spomenuto, da li će to biti državni, ili željeznički, ili zemaljski, ili općinski, kotarski ili županijski liječnici. I ovdje se »zaboravilo« istaknuti, o kakvim liječnicima je govor. A bila je kraj tadašnjih zloupotreba na mjestu najrigoroznija redakcija tih pojedinih naredaba. Tako je to liječničko pitanje ostalo neriješeno.

b) Naredba od 20. prosinca 1888. o uređenju pogranične veterinarske službe

Ustanova četvrte al. § 1. citirane naredbe izrijekom ističe, da na ulaznim stanicama u državu imaju stoku pregledavati zemaljski veterinari. Po § 2. al. II. ima isti veterinar svaki slučaj zaustavljanja pošiljke, odnosno upućene otpreme prijaviti carinskom uredu i željezničkoj stanici. Ali sve je to ostalo na papiru, jer je za te slučajeve bila mjerodavna odluka mađarskog veterinara.

c) Naredba od 20. ožujka 1891. o čišćenju željezničkih kola

Tom naredbom promijenjene su ustanove §§ 89. i 94. provedbenog naputka od 20. XII. 1888. k zakonu o uređenju veterinarstva. Ali već u trećem redu te naredbe zadržana klauzula navodi nešto, što nije nikada provedeno. Što se tiče natpisa, koji se imao stavljati, odnosno prilijepiti na boku kola, koja su se imala očistiti, uveden je čudan postupak. Natpis, koji je stanično osoblje imao upozoravati na tu okolnost, morao je imati i hrvatski tekst, t. j. riječi »imade se raskužiti«. O hrvatskom tekstu nije bilo ni spomena. Na ceduljici, koja se lijepila u takvim slučajevima, nalazio se samo vrlo veliki mađarski natpis: »Fertötlenitendö«, t. j. »Ima se raskužiti«.

To čišćenje kola valja provoditi što rigoroznije. Praksa je pokazala, da je to čišćenje potrebno ne samo kod onih kola, koja se imaju upotrebiti za prijevoz stoke, nego i kod onih, u kojima se otpremaju drugi artikli pogibeljni za kvalitet robe kod dugog transporta. To čišćenje je važno i za kasniju otpremu stoke u istim kolima. Prijevoz živih životinja u kolima, gdje su se na pr. malo prije otpremale nečiste i pokvarljive tvari, pogotovu razni kemijski proizvodi, preparati koji nagrizaju i t. d. u nezamotanom stanju, pogibeljan je naime za stoku. Takva stoka može se otpacima zaraziti, dobiti bolest, od koje ugine još u toku otpreme ili kratko vrijeme iza prijevoza od posljedica infekcije. Ali i ako su se prije otpremali drugi artikli, potreban je odgovarajući oprez. Zato novije naredbe željezničkih vlasti traže, da se otpremaoci, kojima se stavljaju na raspolaganje kola za tovarenje bilo kakve robe, sami osvjedoče, da li su ta kola čista ili ne, nema li između podnih dasaka kakvih zaostataka soli ili drugih pogibeljnih ingredijencija. Ti bi naime zaostaci mogli škoditi ne samo stoci, nego i drugoj kakvoj robi, napose brašnu i žitu, koje se tovari u nezamotanom stanju, t. zv. ala rinfusa.

d) Naredba od 8. srpnja 1900. br. 47.900.

Ta naredba govori o nadzornom postupku nad izvršenjem pojedinih zakona ili naredaba o veterinarstvu i stočarstvu. Ali ta naredba ne sadržava nikakvih novih momenata što se tiče postupka na željeznicama.

C) OSOBITI ODNOSI

1. PROVOZARINSKI POREZ

Za financijsku službu u Hrvatskoj bio je osobito važan zajednički hrv. ug. zak. čl. XX. od 1875. g., odnosno zak. čl. XIV. od 1887. godine. Oba ta zakona sadržavaju ustanove o prijevozno-provozarinskom porezu, koji ima plaćati otpremalac robe i svaki putnik. Osobito se kod posljednjega radi o većim iznosima. Na tom porezu nije Hrvatska godinama participirala ni u kojem iznosu, iako je taj porez brojio i imao jednaku narav kao zemljarina, kućarina, potrošarina i ostali teritorijski porezi. U ime toga poreza dobivala je Hrvatska tek od 1880.—1889. g. paušalnu svotu od 20.000 forinti, a po svjedočanstvu ugarskih računa imala je dobivati okruglo 130.000 forinti na godinu. Od 1890. g. Mađari su davali Hrvatskoj paušalnu svotu od 130.000 forinti.[36] Napisao sam u vrijeme saborskih rasprava u Zagrebu 1914. g., malo prije sloma te neprirodne zajednice, oduži stručni članak u »Obzoru« od 18. I. 1914. Ta je rasprava bila predmet temeljitih dogovaranja u klubu tadašnje vladine većine, odnosno koalicije, koja se spremala, da unese malo više svijetla u financijske odnošaje Hrvatske s Mađarima. Pozvan sam bio kao pisac te rasprave, da potanje uputim u tu materiju tadašnje saborske zastupnike. Došao je svjetski rat, koji je onemogućio dalju uspješniju akciju u tom smjeru, odnosno dalji postupak, koji bi raščistio protuzakonito i nepravedno stanje s obzirom na utvrđivanje i diobu i toga poreza, stanje, koje je trajalo godinama.

Spomenuti zakoni od 1875. i 1887. g., na koje sam se kod rasprave o koncesijskom postupku nešto osvrnuo, sadržavali su iznose poreznih stopa, koje su se zaračunavale kod otpreme osoba i robe, i koje su bile sadržane u samoj voznoj cijeni, odnosno otpremnom stavu. Kod otpreme osoba i za prtljagu plaćalo se 18% ukupne vozne pristojbe, kod brzovozne robe 7%, a za teretnu robu iznosio je taj porez 5% otpremne tarifne stavke.

Kod raspravljanja o tom provozarinskom porezu izložio sam, kako se postupalo s tim zajedničkim prihodom države, na kojem je proračun autonomne Hrvatske morao bezuvjetno participirati u mnogo većem iznosu, nego je to ugovoreno 1889. g. O tim prilikama nije se sve do

[36] Kad se 1867. g. monarhija dualizmom razdvojila u dvije državne pole, odlučeno je, da za zajedničke poslove Hrvatska prinosi 3,58%. Propisom zakona od 10. XII. 1889. § 1. taj je ključ već povišen na 7,93%, i on je neprestano rastao do 8,127%.

Na temelju »nagodbe« od 1868. g. postale su ugarsko-hrvatske financije zajedničke, i njima je upravljao zajednički ugarsko-hrvatski sabor. Izuzetak su bile prodaje kakve hrvatsko-slavonske državne nekretnine (šume, zemlje i sl.). Od prihoda — čistih javnih dohadaka — ostaje 44% za pokriće autonomnih potreba, a 56% ide na pokriće zajedničkih potreba s Ugarskom i Austrijom. Ako 56% ne bi bilo dovoljno za pokriće onih 3,58, 4,14, 5,57, 6,44, 7,93, 7,94 i 8,127%, imala bi taj manjak namiriti Ugarska. Pošto su financije bile »zajedničke« i njima su upravljali Mađari, nisu Hrvatskoj priznate mnoge naplaćene sume, a među njima ni prihod od tog provozarinskog poreza (Milobar, Narodno gospodarstvo II. sv., Zagreb 1903, str. 340-352). Taj propis o eventualnoj nedovoljnosti 56% za pokriće zajedničkih troškova, koje bi onda imali dopuniti Mađari, oni su uvijek isticali dokazujući, da im je Hrvatska samo na teret. (Op. M. D.)

1914. g. ništa temeljitije raspravljalo u javnosti. Nije se znalo ni za temelje, na kojima se imalo vršiti procentuiranje, ni za taj porez, a ni za koju drugu obračunsku veličinu, niti se to isticalo u bilo kojem izvještaju i formi kod regnikolarnih deputacija. Tako je tek na izmaku jedne na nesolidnosti i prijevari osnovane formacije došla stvar nekako post festum pred sabor Hrvatske, koji je imao utvrditi svote, od kojih se imao obračunavati, odnosno naknaditi Hrvatskoj taj porez.

Pritom je dolazilo na tapet i nehotice pitanje unosnosti hrvatskih željezničkih pruga, s kojima se upravljalo u Pešti na osobit način. Nastala je potreba, da se rasvijetli to pitanje sa stručnog gledišta, ne ističući pritom ni političke, a još manje demagoške elemente. I to pitanje, kao i pitanje provozarinskog poreza tek je 1901. g. došlo do razmatranja — ali samo teoretskog. Bila je to zasluga dvojice hrvatskih narodnih zastupnika kod regnikolarne deputacije. Imala se naime tom prilikom ustanoviti nova desetogodišnja financijska nagodba između Hrvatske i Mađarske.

Agio kod otpremnih stavova, koji se imao dodavati otpremnim cijenama i koji je prema tome povisivao prijevozne pristojbe, a zbog toga i provozarinski porez, otpao je kod uvođenja zlatne valute 1892. g. Zaračunavao se taj agio i dalje u smislu koncesijske isprave samo kod povlaštene južne željeznice.

Zakoni o tom provozarinskom porezu određivali su i oproste od plaćanja tog poreza, kao za ulične i vicinalne željeznice. Zatim su bile oproštene pošiljke, koje su stanice otpremale za samu željeznicu, kao i pošiljke za vojne svrhe.

Taj je porez bio sadržan u voznoj svoti, odnosno u tarifama, skupa s prijevoznim i manipulacijskim pristojbama. Plaćanje ostalih biljegovnih pristojbi (na željezničkim i poštanskim tovarnim listovima) ne pripada direktno ovamo, premda se provozarinski porez spominjao u raspravama o financijskoj nagodbi skupa s biljegovinom na tovarnim listovima, zatim s poštanskom biljegovinom i biljegovinom, koju plaćaju osiguravajuća društva na police, sve kao jedan porezni oblik.

Biljegovne pristojbe, na kojima je Hrvatska konačno participirala u paušalnom iznosu, ubirale su se najprije od otpremljenih osoba, i to na svakih 50 krajcara (= 100 filira) po 2 krajcara na temelju zak. čl. LXIII. od 1871. g. Zak. čl. XIV. od 1887. g. uvodi na željezničkim tovarnim listovima naročite biljege, pa se ti tovarni listovi smatraju kao erarne tiskanice. Ta vrsta biljegovanja nije se smjela nikako kumulirati s provozarinskim porezom, već su to bila dva *posebna porezna oblika*. Taj porez uveden je prvi put tek 1875. g. zak. čl. XX., a reformiran zak. čl. XXXI. od 1881. g. Prema zak. čl. XXXI. od 1881. g. oslobađaju se tada uvedene vicinalne željeznice na 10 godina od plaćanja tog poreza, računajući od dana izdavanja koncesije.

Kod tog paušaliranja i procentuiranja tog provozarinskog poreza po zak. čl. XIV. od 1887. g. udaraju napose u oči termini (izrazi), koje upotrebljava peštanska vlada, kao na pr. »biljegovine željezničkih voznih karata«, zatim »provozarinski porez«, »biljezi za poštanske tovarne listove«, »biljezi agencija«, »biljegovina osiguravajućih društava«, takozvani »otpremni porez«, »razne biljegovne pristojbe«, »željeznička provozarinska biljegovina« — sve izrazi, kojima je bio cilj zabašurivati pravo stanje, naime to, da su sve te svote samo provozarinski porez, a biljegovina poštanska i osiguravajućih društava da zapravo ne pripadaju ovamo, iako se najlakše daju utvrditi. Tu su biljegovinu plaćala navedena društva prema iskazima, koje su sama sastavljala na temelju ukupne svote osiguravajućih iznosa sadržanih u policama. Tek 1912. g. spominje se u raspravama samo izraz »provozarinski porez« kao porezni objekat, a biljegovina poštanskih tovarnih listova iskazuje se posebno kao i biljegovina osiguravajućih društava.

Autonomna Hrvatska primala je dakle tek iza obnove financijske nagodbe 1880. g. neki dio tog provozarinskog poreza, i to kao paušalnu svotu od 20.000 forinti (§ 6. toč. c. cit. zakona), a do tog termina nije primala uopće ništa.

U knjizi »Osvrt na financijalnu nagodbu između Hrvatske i Ugarske« od dra. Franje Vrbanića (Zagreb 1897.) kaže se na str. 74.: »Glede dohodaka od biljegovine željezničkih voznih karata, zatim provozarinskog poreza (sic!) ..... biljega za poštanske tovarne listove, biljega za agencije i biljegovine osiguravajućih društava, zahtijeva ugarski kraljevinski odbor odlučno, da se isključe od percentuacije ..... prema njihovom *malenom* (!?) iznosu«. Iznosi od brojnih milijuna bili su po toj argumentaciji ... maleni! Taj su porez označili Mađari kao prihod, koji se sigurno ne može utvrditi. I iz te tvrdnje, koja je neistinita na prvi pogled, može se zaključivati, kako se nesolidno iskoriščivalo neznanje naših ljudi u saobraćajnim pitanjima. Sam naime dr. Vrbanić razlikuje porez od željezničkih karata od provozarinskog poreza, odnosno dijeli ta dva pojma kao posebne porezne oblike.

Što se tiče toga provozarinskog poreza prihvaćeno je 1889. g. da se uime željezničke provozarine i *biljegovine* uvrsti u zajedničke prihode *nepromjenljiva* svota od 295.454 forinti i da se 44% od tog iznosa, t. j. 130.000 forinti dodijeli proračunu za autonomne potrepštine Hrvatske i Slavonije. Na kojim je pravnim argumentima osnovana ta »nepromjenljivost«, jedva može odgovoriti i najzagriženiji rabulist. Govoriti o tome moglo bi se tek onda kad bi vrela, iz kojih izvire taj provozarinski porez, bila isto tako nepromjenljiva. Ali, kako se može razabrati iz iskaza u prilozima ovom djelu, radi se kod posla (traffic) željeznica o promjenama na stotine procenata.

Godine 1906. usvojen je za taj porez prvi put opći kvotni ključ (8,127%), a time je izravno priznata rentabilnost željeznica u Hrvatskoj, barem u razmjeru kvote. Ta kvota od 8,127% nije prema polučenim poslovnim rezultatima u Hrvatskoj nikako vrijedila za željeznice. Po mojem računu, taj dio hrvatskih prihoda, drugim riječima ključ rentabiliteta hrvatskih pruga, ako se računaju kao temelj čak indicirani bruto-tonski kilometri, odnosno rezultati utvrđeni službenim sekretalnim iskazima od 1890. g., varirao je između 10,394 i 7,776%. Prosječni bi ključ, dakle, za razdoblje od 14 godina, iznosio prema tome 8,633%. Napominjem, da u iskazima, koje sam sastavio, nije zaračunana zagorska željeznica, kojoj se prihodi kao i indicirani poslovni rezultati iskazuju

zajedno s prihodima državnih željeznica. Prema tome se ključ od 8,633% imao povisiti za koju desetinu procenata. Na tu željeznicu otpada prosječno bar 40 milijuna tonskih kilometara na godinu, t. j. 0,421% ukupnog rezultata polučenog na državnim željeznicama. Priračunavši i taj iznos kvoti od 8,633 dobijemo 9,054%.[37]

Dokaz, da su pruge državnih željeznica u Hrvatskoj nosile na godinu poprečno više nego što iznosi kvotni ključ utvrđen za ostale prihode u Hrvatskoj, pružen je prema tome na temelju poslovnih rezultata polučenih na tim prugama po iskazima, koje su sastavljali sami Mađari za svoje službene — ne javne — potrebe. Njihovi službeni, za širu publiku objelodanjivani iskazi o saobraćajnim rezultatima nisu imali nikakve praktične vrijednosti, jer su bili izmišljeni i sastavljeni in usum delphini, a još su manje mogli biti temelj bilo kakvim financijskim operacijama i obračunu s Hrvatskom.

U samom zakonu od 29. srpnja 1906. označen je provozarinski porez kao porez, koji je osnovan na § 2. zak. čl. XX. od 1875. g. Taj navod sadržan u § 5. nije ispravan, te ga je trebalo nadopuniti, jer se taj porez ubirao na temelju § 2. zak. čl. XIV. od 1887. g. (vidi »Suljok: A vasuti dijszabás« i t. d., str. 32. — željeznička tarifa).

Istaknuo sam već, da su poslovni rezultati državnih željeznica bili službena tajna. O saobraćaju i o saobraćajnim prilikama objelodanjivala je Pešta periodički razne privremene i godišnje i mjesečne iskaze, ali su oni obilovali sasvim protivriječnim brojevima. Na temelju neobjavljenih sekretalnih iskaza vidimo, da je na pr. 1895. g. ukupno (skupa s rezultatima zagorske željeznice) polučeno na prugama državnih željeznica 12,354.076.453 tonskih kilometara. Prema službenom izvještaju mađarskog ministra predsjednika za 1900. g. (»Jelentés« i t. d.) iskazano je za istu 1895. g. *samo* 3,623,363.000[38] (»Befutott tonna kilométerek összes száma« — ukupni iznos prevaljenih tonskih kilometara, str., 566) (!?). Koji je dakle iznos ispravan? O neto-tonskim kilometrima, koji bi se mogli pretpostavljati kod tako velike razlike, nema u navedenom iskazu ni spomena. Te je neto-kilometre — veličine, koje su za ondašnje vrijeme bile za obračun međusobnih odnosa bez svake praktične vrijednosti sa nagodbenog financijskog gledišta — objelodanjivala samo povlaštena južna željeznica u godišnjim izvještajima o svom poslovanju.

U Austriji objelodanjivale su c. kr. državne željeznice opširni iskaz (vidi »Bericht« i t. d. za 1906. g., str. 104 i dalje) o poslovnim rezul-

[37] Tako je na pr. 1900. g. ta participacija Hrvatske na provozarinskom porezu izračunanom ukupno sa kruna 35,238.610 (po knjizi Vrbanić »Obnova fin. nagodbe« 32, 135, 584, 56 str. 38.) imala iznositi, t. j. zaračunati se moralo Hrvatskoj 9,054% ili kruna 3,805.037,99, odnosno 2,939.937,91, a nikako 2,609.409,46, kao što je to izračunato u proračunu uz ključ od 8,128%.

[38] Razlika (12.354,076.453 — 3.623,363.000) iznosi 8.730,713.453 brutotonskih kilometara ili više od 2/3. To je jedan između mnogo primjera, kojima su Mađari operirali dokazujući, da je Hrvatska pasivna i da u toj zajednici oni uvijek samo doplaćuju. Oni su naime uporno tvrdili, da onih 56% čistih prihoda, koje Hrvatska daje za pokriće zajedničkih poslova, nije dovoljno. Da bi to dokazali, priznavali su — oni su vodili zajedničke financije — uvijek niže prihode od stvarno primljenih. Imali su dakle i dva knjigovodstva: javno i tajno. (Op. M. D.)

tatima. Tamo se nije iskazivao saobraćaj državnih željeznica po teritorijima (Češka, Austrija i t. d. ili po prugama Wien—Gmünd ili Amstetten—Salzburg i t. d.). Tamo to nije ni bilo potrebno kao u Hrvatskoj, koja je bila posebni državnopravni teritorij.

Prema tome šira javnost nije znala, koliki je prihod državnih željeznica u Hrvatskoj ni po poslovnim jedinicama (pružni kilometar, vozni kilometar, osovinski kilometar i t. d.), ni koliko je brutotonskih kilometara postignuto u Ugarskoj, a koliko u Hrvatskoj. Morao sam to sam utvrditi prema kilometarskoj udaljenosti.

Za pruge c. k. povl. južne željeznice, koje su ležale u Hrvatskoj (Laduč—Sisak) i u Ugarskoj, vodili su se od 1889. g. naročiti iskazi u Pešti, ali o bruto-tonskim kilometrima nije bilo ništa sadržano u izvještajima te željeznice, kao ni kod lokalne željeznice Barcs—Pakrac, koja je, što se tiče poslovnih jedinica, činila zajednicu s južnom željeznicom.

To zajedničko obračunavanje provedeno je kod južne željeznice iz financijskih i poslovnih razloga, a kod ugarskih državnih željeznica iz prometno-političkih i financijskih obzira s ciljem, da se sistematski izigravaju prava Hrvatske i na tom fiskalnom području.

Utvrđivanje toga provozarinskog poreza relativno je lak posao. Može se uzeti kao autentično dokazano, da su podaci sekretalne naravi istiniti, a oni ad usum delphini sastavljeni i od peštanskih vlastodržaca izdani iskazi namijenjeni široj publici neupućenoj u tu računsku »tehniku«, koji prikazuju sasvim krivo stanje, da su cifre bez temelja. A ti ne podnose ni površnu kritiku stručnjaka. Tako se i na tom polju bjelodano opažala nesolidnost financijskog odnošaja između Hrvatske i Ugarske.

Ali i što se tiče poreznih oblika željezničke naravi, bila je Hrvatska izigravana.

Što se tiče »tecivarine« (porez na dohodak) nju su namirivala željeznička poduzeća sumarno — dakle državne željeznice, južne željeznice, vicinalne željeznice i Slav.-dravske željeznice namirivale su ga u Pešti kao u sjedištu ravnateljstava tih željeznica, i to kao poseban mađarski, a ne zajednički prihod. (Vidi: Enciklopedija, II. izdanje, svezak 9, str. 193.).

Spomenuti provozarinski porez iznosio je:

Prema zakonskom propisu	Za osobe %	Za robu	
		brzovoznu %	teretnu %
zak. čl. XX. od 1875.	10	5	2
zak. čl. LXI. od 23. X. 1880.	15	7	3
zak. čl. XIV. od 2. IV. 1882.	18	7	5

Osim toga se od 1. II. 1917. ubirao 30% ratni porez.

Za 1913. g. označuje se primitak sa 44 milijuna kruna (vidi: Enciklopedija sv. 9, str. 362), a taj iznos jedva odgovara pravom stanju. Biljegovina se plaćala posebno, i to kod iznosa vozarine do 1 krune 2 fil., a iznad toga iznosa 2 filira na svakih 100 filira vozarine. U Francuskoj se plaćalo na ime takvog poreza kod prijevoza osoba već od 30. IX. 1797. svega 10%.

2. ZAKON OD 14. RUJNA 1854. O KONCESIONIRANJU, ODNOSNO NAREDBA OD 20. TRAVNJA 1868., BROJ 4923

Dalji upravni zakon, koji je vrijedio u Hrvatskoj, zakon je o koncesioniranju željeznica. Originalno se zvao taj zakon, koji je izdan za apsolutizma u bivšoj Austro-Ugarskoj monarhiji, »Zakon o koncesioniranju« i publiciran je najprije u Beču 14. rujna 1854. g., a kasnije u Zborniku, »Zemaljskom vladinom listu« od 1854. g. Na taj zakon nadovezuju se dalji zakoni izdani za konstitucijske ere, i to u Austriji najprije zakon od 5. ožujka 1869. Zakon je proširen 1902. g. s obzirom na druga komunikacijska područja. Oba spomenuta zakona pripadaju u sklop neke vrste kaznenih zakona, jer govore i o naknadi štete, ako bude koja osoba za vožnje povrijeđena ili ubijena. Za Hrvatsku izdan je s obzirom na to već spomenuti zakon od 8. XII. 1877.

Koncesija izdana od državne vlasti, koja dopušta izgradnju jedne željeznice smatra se kao privilegij, a nije ni sasvim privatno-pravne, a ni javno-pravne naravi. To je neko privatno pravo ograničeno javnim pravom.

Zakon o koncesioniranju od 1854. g. nadopunjen je u Translajtaniji zajedničkim zakonom, i to zak. čl. XII. od 1875. g., koji govori o nagodbi između željezničke uprave i stranaka kod tužbi upravljenih protiv države zbog gradnje i nadogradnja kod željeznica. I taj je zakon bio češće predmet većih sporova sve donedavno onda, kada je željeznica sagradila i pregrađivala kakav objekat, koji je oštećivao privatne interese.

Načinu, kako je stupio na snagu taj apsolutistički zakon u Hrvatskoj i Ugarskoj, treba obratiti više pažnje. Da se uzmognu provesti neke mjere za sistematsku mađarizaciju, izdana je pod brojem 4973, 20. travnja 1868. naredba ministra za javne radnje i saobraćaj.[39] Komentar tom »zakonu« od dra. Baumgartena »Obris mađarskog željezničkog prava« spominje kao dan izdavanja 8. srpnja 1858. i daje naredbi naslov »Pravilnik o željezničkim dozvolama« (»Vasút-engedélyezési szabályrendelet«). Može se spomenuti da je navedeni komentator »pomiješao« »Red o obavi« i t. d. od 1851. g., »Poslovni pravilnik« od 1908. g., carsku naredbu o koncesioniranju željeznica od 1854. g. i tu naredbu. Ta naredba br. 4973 nije nikada publicirana u Hrvatskoj, niti postoji njezin službeni prijevod (sve do 1918. g.). Potpisao ju je tadašnji ministar Mikò, i prema tome ona ne bi vrijedila u Hrvatskoj. Međutim se ona i te kako primjenjivala.

[39] Vidi prilog br. 8., koji sadržava naredbu u prijevodu. Ta naredba (vidi njezin prijevod) nije u mnogom identična s originalnim zakonom o koncesioniranju (Zemaljski vladin list br. 237 od 14. rujna 1854. g.), osobito joj manjka klauzula, da se kod namještanja osoblja na željeznici ima »zatražiti« mišljenje ministarstva. Kasnije je i bez te odredbe provedena totalna mađarizacija kod željeznica kao nekog »mađarskog ureda«.

Prema toj naredbi, koja je za privatne željeznice bila osobito važna, imalo se provesti kasnije i podržavljenje raznih privatnih (dioničarskih, vicinalnih i t. d.) željeznica. Ali u tom su slučaju te norme već nešto zastarjele i po novijoj se praksi kod provođenja otkupnog postupka uzimalo u račun faktično stanje, gospodarstveni, valutarni i komercijalni odnošaji u času prekupa. Posljednji su odlučni za iznos otkupne svote i s obzirom na modalitet isplate. Na to ću se pobliže osvrnuti kod razmatranja financijalnih odnošaja tih željeznica.

Postanak željeznica ovisio je o privoli vlasti, koja je i sama gradila željeznice radi državnih ciljeva. Ali je država prepuštala gradnju i privatnicima, odnosno željezničkim društvima, koja su raspolagala dovoljnim novčanim sredstvima. Prema tome postoji s obzirom na gradnju željeznica državni sistem i sistem privatnog poduzetništva. Državne željeznice nastale su u Ugarskoj u toku nekoliko decenija gradnjom, preuzećem, prekupom i izmjenom. Potrebu gradnje utvrđuje po »Redu«, ili »poslovnom pravilniku« ili naredbi od 1868. g. država, koja sudjeluje kod rasprave o izradi planova, troškovnika i pokrića građevnih izdataka. U tom poslu odlučivao je ili sam ministar trgovine ili ministar trgovine u sporazumu s ministrom financija. Za gradnju važnijih željeznica trebalo je dopuštenje ministarskog vijeća, odnosno državni zakon; za manje preinake, osobito kod državnih željeznica nije trebalo naročitog zakona, nego su se one provodile u samom željezničkom proračunu ili na temelju ministarske naredbe. Državne željeznice postaju i kao nasljednice privatnih željeznica materijalno-pravno obavezane prema trećim, u smislu koncesijskog zakona od 1854. g., kao i po naredbi br. 4973. To se provodi zakonom, ugovorom ili sudskim rješenjem. Spomenuta naredba od 1868. g., odnosno zakon od 1854. g. utvrđuje trajanje koncesije sa 90 godina. Iza tog termina prelazi pruga u dobrom i besprijekornom stanju bez ikakve odštete u državno vlasništvo. Država ima pravo 5 godina prije preuzimanja, odnosno isteka koncesije primorati poduzetništvo, odnosno željezničko društvo da sve pripadnosti željeznice popravi i željeznicu preda državi u stanju, koje će omogućiti dalju nesmetanu upotrebu svih pogonskih i poslovnih naprava. Mjerodavni su kod tog prekupa uz faktično stanje i podaci sadržani u željezničkoj gruntovnici. U gruntovnici se imaju navesti sve pripadnosti, koje su izuzete od prekupa i koje su već u koncesijskoj ispravi tako navedene. Tako je bilo s povl. južnom željeznicom, koja i poslije prekupa pod firmom »Željeznica Dunav—Sava—Jadran« ima svu silu zgrada i tvorničkih poduzeća (Konjice, Opatija, Semmering i t. d.). Spomenuta željeznička gruntovnica imala je veću vrijednost tek kod privatnih željeznica, koje su na temelju tih uknjižba kao i poslovnih rezultata mogle u slučaju nužde apelirati na bankovni i drugi kredit,

a kod državnih željeznica bile su te gruntovnice sasvim suvišne; kod nas je to bila jedna mađarizatorska, skupa i nepotrebna institucija, koja je usto išla i na teret Hrvatske kao zajednički posao.

Ugovorom o podržavljenju preuzima država od poduzeća cijelu željeznicu skupa s onim dijelovima koji nisu upravo predmet otkupa. Izuzete su one instalacije, koje su od preuzimanja isključene, i ta je okolnost utvrđena već kod kolaudacije pruge. Država preuzima cijeli posao i poslovanje (mađ.: »üzem«), ali privatno društvo ostaje vlasnik sve dotle, dok država ne ispuni sve preuzete obveze.

Na temelju naredbe od 1868. g., odnosno zakona od 1854. g., izdavale su se do 1918. g. sve t. zv. pretkoncesije za cijelu državu i sve vrste željeznica, pa i za cestovne i šumske željeznice. Tih je pretkoncesija bilo izdano raznim privatnicima i korporacijama, na pr. 1905. g. = 260, 1906. g. = 308, 1907. g. = 340 i t. d. Te pretkoncesije služile su kao neka nagrada raznim političkim osobama koje su ih prodavale dalje. Navedena naredba br. 4973. (zakon od 1854. g.), promatrana s tehničko-pravne strane puna je nedostataka materijalne i formalne naravi, koji su se 1854. g. za izdavanja zakona o koncesioniranju mogli kako tako opravdati, ali bi se 1868. g. mogli već odstraniti. A da i vanjska forma ne bude slična austrijskom zakonu, koji je u Austriji vrijedio sve do 1918. g., označili su Mađari pojedine paragrafe rimskim brojevima, t. j. mjesto točke 1), 2), ili § 1, § 2, kazano je (elöször, màsodszor) I. puta, II. puta. — U toj naredbi nema klauzule o »službenom« jeziku«, odnosno nema odredbe, koja iza 1870. g. provijava kroz sve mađarske zakone, a i mnoge naredbe zajedničkih hrvatsko-ugarskih ministara, a to je određivanje mađarskog jezika kao službenog i u svim željezničkim poslovima, dakle i u Hrvatskoj. Čini se, da do te godine Mađari nisu još držali pogodnim da upotrebe u većem opsegu recepte mađarizacije. Ta još 1880. g. upotrebljavao se u željezničkoj vanjskoj, a i u unutrašnjoj službi djelomično njemački jezik kao poslovni.

U potvrdu toga navodim slijedeće. Po poslu izašao sam jednoć 1905. g. u skladište tiskanica, koje se nalazilo kod zagrebačkog poslovodstva. Tamo sam opazio niz velikih omota, povezanih običnim konopljinim vrpcama, a opskrbljenih voštanim pečatima, koji su imali neobičan izgled. Pečatnjak je imao na rubovima u okrugu ovaj natpis: »Magyar kir. Államvasútak nyomtatványtára« ili prevedeno: »Kr. ugar. državne željeznice, skladište tiskanica«. Pečat je imao grb, koji ja dotad nisam vidio. To je bila neka nova heraldička tvorba. S lijeve strane bio je stari mađarski heraldički grb (Dunav—Drava i Tisa s dvostrukim križem bez Erdelja i »nuzzemalja«), s druge strane nalazio se pod zajedničkom krunom u gornjem dijelu grb Dalmacije, zatim u sredini grb Hrvatske i dolje grb Slavonije. Nije to bio obični državni grb, koji se upotrebljavao na svim državnim pečatima kod zajedničkih ureda do 1918. g., već sasvim nova, za tadašnja vremena izrađena tvorevina. Taj grb se vjerojatno upotrebljavao sve do 1918. g., jer u peštansko skladište tiskanica državnih željeznica nije dolazio nikoji gromovnik željezničke uprave, pa je tako taj pečat ostao u porabi kao službena oznaka »starih« vremena. Taj grb je uostalom bio jedina zakonita oznaka zajednice, kao što je to bilo propisano u nagodbi od 1868. g.

Naredba br. 4973. o koncesioniranju obiluje svakovrsnim normama, kojih je velik dio kasnije derogiran specijalnim zakonima, kao na pr. zakonima o izvlazbi, o vicinalnim željeznicama i t. d. i naredbama ministra trgovine najrazličitijeg sadržaja. Ali se ta stvar provodila sasvim sistematski. Ustanove o pretkoncesijama, o koncesijama, o izvlazbi i o prekupu, sve su u naredbi br. 4973. ispremiješane tako, da nitko ne može stvoriti pravu sliku o zakonodavnoj strukturi te naredbe. Na mnogim mjestima nije jasno ni u toj »Naredbi«, a ni u kasnije izdanim odredbama pojedinih ministara, gdje počinju ustanove o koncesiji, a gdje svršavaju ustanove o predkoncesijama. Nije prema tom mnogo puta jasno, koja se odredba odnosi na pretkoncesiju, a koja na samu koncesiju. Naredba je, kao i sam zakon od 1854. g., originalno samo okosnica velikog kodeksa, kojim se produljivalo za mađarske ere izvanzakonsko, jednostrano regulirano i podržavano stanje kod gradnje i posla (traffic) željeznica uopće, a državnih željeznica napose, sve do 1918. g. Naslov same naredbe glasi (u prijevodu): »Naredba kraljevskog ugarskog ministra za javne radnje i promet od 20. travnja 1868. g. br. 4973. o dozvolama za gradnju svakojakih privatnih željeznica na teritoriju ugarske krune«. Naredba ima ovaj uvod: »Dok se u zakonodavstvu s obzirom na izdavanje dozvola za gradnju mađarskih (!?) željeznica ne odredi konačno, određuje se privremeno i t. d.«. Ta »privremenost« trajala je ravno četrdeset i jednu, odnosno računajući od 1854. g., pedeset i pet godina.

§ IV. naredbe govori o dozvoli, koju daje ministar za javne radnje i promet za poduzimanje predradnja oko gradnje željeznica (toč. a.); prva izreka § II. kaže, da dozvolu daje ministar u sporazumu sa zajedničkim ministrom rata. Kasnije je praksa dodala toj izreci i klauzulu, da za građevinske troškove ima kod toga riječ i ministar financija.

Po § III. dobivaju dozvolu za predradnju pojedinci ili oni, koji misle sastaviti kakvo željezničko društvo. Druga alineja istog paragrafa ograničuje izdavanje dozvola onim osobama, kod kojih »s obzirom na samog molioca ili privatno-pravne ili javno-pravne prilike ne postoji zapreka«.

Spomenuta ustanova bila je prema tome izvrsno sredstvo korupcije, koje je izdašno upotrebljavala peštanska vlada sve do 1918. g. Pretkoncesije kao i koncesije dobivali su također katkada i onakvi elementi, koji su se od zgode do zgode ubrajali i među benevolentne opozicionalce.

§ IV. kaže, da izdavanje pretkoncesije ovlašćuje pretkoncesionara samo na poduzimanje predradnja. Pod tim se mislilo na nabavu nacrta i kapitala, eventualno kalkulaciju o rentabilitetu i t. d. Prema zakonskom članku XLI. od 1881., koji govori o gradnji vicinalnih željeznica i to po § 8. al. 1. imalo se vršenje predradnja (među koje je pripadala i nabava zemljišta i t. d.) tri dana prije početka prijaviti kod općine, na području koje su se te predradnje vršile. Al. 3. istog paragrafa stavlja

međutim Damoklov mač nad glavu pretkoncesionara, jer je tamo predviđeno izdavanje pretkoncesije za istu prugu i drugim osobama s jednakim pravima. Ta »pogibelj« ponavlja se za pretkoncesionara svake godine kod produljivanja te pretkoncesije, jer je pretkoncesiju izdavalo ministarstvo samo na godinu dana. Kod tog »produljivanja« morao je vlasnik pretkoncesije pomno paziti da ne izgubi »povjerenje« gospodina ministra trgovine ili njegove okoline.[40]

§ V. i § VI. 1. al. govori o molbama za dozvolu same koncesije. Molitelj ima prinjeti dozvolu o pretkoncesiji, dokaz, da željeznica služi javnoj svrsi i na koji način misli osigurati novčana sredstva za izvedbu same gradnje. Ministar može od pojedinaca, a i od društva tražiti i polog kao jamstvo da će izvršiti radnju.

§ VI. 1. al. ističe ispitivanje građevnih uvjeta, naročito, da li oni ne krnje prava trećih osoba. § VI. al. 2. spominje oblasnu komisiju na samom mjestu. Ta komisija ima utvrditi, da li kod izvođenja gradnje nisu ugrožena susjedna zemljišta i zgrade.

§ VII. opet se vraća na samo koncesijsko pravo i određuje trajanje koncesije sa najviše 90 godina.

§ VIII. regulira pravo države da otkupi željeznicu. Posljednja dva paragrafa djelomično su promijenjena zakonima o vicinalnim željeznicama.

§ IX. nabraja povlastice, koje se dobivaju s koncesijom, t. j. pravo izvlazbe i t. d.

§ X. nabraja sve što je potrebno ispuniti kod sastava molbenice za pretkoncesiju, a koje su sadržane u »općim« zakonima. Koji su to zakoni, o tom ne govori naredba br. 4973 ni na kom mjestu (!?). Nije jasno, da li se pod tim nazivom misle hrvatski ili mađarski zakoni, ili zajednički koji zakon, ili samo naredbe pojedinih ministara ili zagrebačke vlade. A budući da željeznički unutrašnji poslovni propisi i propisi, koji se odnose na vršenje unutrašnje službe (instrukcije) poznaju samo mađarske zakone, onda je prema spomenutim primjerima, kraj najrazličitijih hrvatskih i mađarskih zakona i pravnog sistema ostao otvoren put svakojakim tumačenjima, a još više zloupotrebama. Ostali dio spomenutog paragrafa govori opet o izlazbi i pravima, koja izviru iz dozvole za koncesiju, izdane na temelju pretkoncesije i ponovo se dotiče sastava molbe za samu koncesiju.

Pretkoncesija ovlašćuje svoga posjednika, da poduzme odgovarajuće predradnje o vlastitom trošku pod nadzorom upravne vlasti i da dovrši i premjerne (geometarske) poslove. Iza toga mora se pretkoncesionar, da uzmogne dobiti samu koncesiju, obratiti na ministarstvo trgovine u smislu naredbe od 11. III. 1885. g., koja sadržava potanje uvjete i nacrt molbe. To je promijenjeno naredbom od 14. III. 1886. g. br. 40.003. Kod rješavanja molbe određuje se specijalna upravna komisija povjerenstva za željezničke poslove. Predsjednik te komisije je u svako

[40] Otuda se jasno vidi tendencija, da »vlast« s pomoću ustanove pretkoncesije i koncesije ide na ruku osobi odanoj vlasti, a i da vrši kojekakve nedopustive čine (korupcija). (Op. M. D.)

vrijeme državni tajnik ministra trgovine. U Hrvatskoj je zastupao tog funkcionera više decenija jedan ministarski savjetnik, koji je slučajno poznavao hrvatski jezik (Ernhefer).

§ XII. određuje i sekvestraciju željeznice, ako se ne ispune odredbe poslovnog reda od 1852. g. ili ako se radi protiv uvjeta o gradnji sadržanih u koncesiji. To je također bilo upravljeno protiv koncesionara, jer se uvijek mogao naći uzrok takvoj mjeri. Što se tiče novčanih obveza bili su pretkoncesionari i koncesionari uvijek u neprilici, osobito kod izdavanja prvenstvenih dionica, odnosno obveznica kod vicinalnih željeznica. (Glavno naime tržište za te papire nalazilo se dugi niz godina u Frankfurtu na Majni.)

§ XIII. izuzima sve pravne odnošaje i sporna pitanja, koja izviru iz napred navedenih pravila ispod kompetencije nešto nezavisnije sudske vlasti, i daje ih u kompetenciju upravnim oblastima. Time je donekle ujednostavnjen cijeli postupak, ali je istodobno rasla time i vlast političkih faktora nad poslovanjem koncesionara željeznica kako kod privatnih, tako i kod komunalnih prijevoznih poduzeća, koja su u rukama gradova. I ulične su naime željeznice potpadale pod dohvat toga koncesijskog sistema, pa su u Pešti izdane i koncesionalne isprave za zagrebački i osječki tramvaj, kao i za konjski tramvaj iz Vel. Gorice do Čiča.[41]

Cijela narav i poslovanje upravne službe u Hrvatskoj u željezničkim stvarima, a ta se kod rasprava o željezničkim pitanjima najjasnije očitovala, bila je sve do sitnica zavisna u svojoj suštini od peštanskih vlastodržaca. Koliko su dakle bile zaštićene pojedine stranke kod takvog postupka kod upravnih oblasti u Hrvatskoj, lako je protumačiti. Odlučivali su najviše momenti ne sasvim solidne naravi, u najboljem slučaju veze koncesionara.

Pod upravnu jurisdikciju ministra trgovine i njegovih organa dospjeli su u Hrvatskoj s vremenom svi željeznički i sa željeznicom ma i izdaleka spojeni javni odnošaji, tako da su upravni organi kod raznih komisija, odnosno rasprava o željezničkim prilikama redovno bili obični statisti. Tek tu i tamo pošao je za rukom koji prigovor bezazlenije naravi. (To se događalo sporadički kod utvrđivanja imovinskih odnošaja, kod oznaka imena pojedinih stanica i t. d.).

Isključeno je od upravnog postupka pravo koncesionara, koje se odnosi na tarifiranje robe, a osigurano mu je inače zakonom o upravnom sudištu (zak. čl. XXVI. od 1896. g.). Spomenuto pravo jedva je kada došlo do izvršenja, jer je državna saobraćajna politika reklamirala u svoju korist sav postupak, običajan kod utvrđivanja tarifnih maksima i prijevoznih posala.

Koncesionar, koji ne ispunjava uvjete označene u koncasiji, gubi koncesiju. Među te uvjete pripada i neodržavanje građevnog roka do kojeg je imala započeti gradnja željeznice. I kod toga se našao u nekim slučajevima izlazak, upravljen protiv nepoćudnog koncesionara, i to redovno

[41] Vidi prilog 5. o izdanim pretkoncesijama.

onda, kad nije stigao za gradnju opredijeljeni novac. To je vlast mogla postići kakvom bankovnom operacijom.

Prava koncesionarova bila su prema tadašnjem pravu ova:

1. *Građevno pravo.* Ono je ovlašćivalo koncesionara, da gradi željeznicu po predloženim i odobrenim nacrtima. Gradnja se imala provesti bez povrede prava trećega (salvo jure tertii!) i u uz naknadu eventualne štete uzrokovane privatnicima u toku gradnje ili samom gradnjom. Za sigurnost ima koncesionar položiti određenu kauciju (jamčevinu).

2. *Izvlazbeno pravo.*

3. *Tarifno pravo.* Među najvažnija prava kod podijeljivanja koncesijske isprave pripadalo je tarifno pravo. Prema zakonskim ustanovama, koje su se popunjavale naredbama, osigurala je država[42] sebi kao nadzorna vlast svu silu prava s obzirom na formaciju tarifa. Ona je mogla sniziti prijevozne stavke, pogotovu, ako čisti prihodi željeznice nadmaše 15% uložene temeljne glavnice. To se međutim nije nikada desilo, ali ministar trgovine je mogao i bez te »klauzule« primorati željezničku upravu na sniženje tarifa, ako je to držao korisnim s političkih ili narodno-gospodarstvenih obzira.[43] Odredba o tarifiranju je uostalom, što se tiče vicinalne željeznice, promjenjena zakonom od 1880. i 1888. g.

Sva ta tarifna prava koncesionara i željezničkih društava bila su početkom ere državnih željeznica sužena na najmanju mjeru, odnosno izgubila su svaki efektivni učinak.

Kod sastava građevnog ugovora imali su se držati neki običajni modaliteti, nanizani u posebnim svescima koje je izdao ministar trgovine 5. prosinca 1877., br. 38.782. Temelj tim odredbama nalazi se u međunarodnom sporazumu ugovorenom u Bernu 15. svibnja 1886., koji određuje jedinstvene normalije što se tiče razmaka tračnica (širine kolosjeka), same gradnje i priključka drugim željeznicama.

Željeznica se u smislu koncesijske isprave mogla graditi na tri načina, i to kao:

a) *Kućna gradnja.* Sve gradnje vrše se u režiji vlasnika, t. j. sam vlasnik objekta odnosno zemljišta vrši cijelu gradnju po odobrenim nacrtima s vlastitim organima. Taj sistem je najskuplji, a upotrebljava se kod željezničkih gradnja naročito onda, kad je izrada pojedinog objekta ili gradnja neobično hitna. Taj se sistem uostalom upotrebljava kod neznatnih izvedbi.

Praktičniji je mješoviti sistem, t. j. gospodar gradnje predaje izvođenje jednom poduzetniku, koji je odgovoran za solidnu izvedbu. Personal, kojim raspolaže taj poduzetnik, mora biti prvorazredan, a pojedini radnici mogu raditi na temelju punomoći nesmetani u svom radu sasvim u trgovačkom duhu. Ali kod tog mješovitog režijskog posla mora se gospodar gradnje pobrinuti sam za cijeli građevni inventar i

[42] alias Mađarska, osobito ako se radilo o kakvom hrvatskom društvu ili koncesionaru.

[43] Budući da je država upravljala dobrim dijelom privatnih željeznica (sve vicinalne željeznice), nije trebalo, da ona to pravo primjenjuje prema sebi. (Op. M. D.)

razna pomagala potrebna kod gradnje, a to je međutim samo onda praktički značajno, kad se radi o velikoj gradnji, te je vjerojatno da će se potpuno iskoristiti inventar, koji je upotrebljen kod izvedbe. Ipak je izvođenje gradnje u režiji u određenim prilikama najdotjeranije, jer nije vezano na rok, a glavna mu je solidnost u svakom pravcu.

b) Drugi sistem je gradnja uz *jedinične cijene.* Taj sistem je opće uvriježen i kod stranih željeznica. Naručilac gradnje, koji nadzire izradu nacrta i samu gradnju ima ista prava i dužnosti kao kod režijske gradnje. On se brine za izradu građevnih modaliteta i nadzor nad gradnjom. Poduzetnik dobavlja samo građevni materijal i ima inače funkciju posrednika između radnika i naručitelja gradnje. Riziko poduzetnika je minimalan, a izvedba posla ovisi o njegovoj spremi. Povremeno dobiva on predujam od 90% građevnih troškova i ne treba da raspolaže svojim kapitalom.

Ali se može i u tom sistemu upotrebiti gradnja uz naplatu paušalne svote, osobito kod zgrada, gdje su obujmi pojedinačne radnje unaprijed u glavnim crtama točno fiksirani.

Taj sistem upotrebile su uglavnom sve države osim Engleske.

c) Treći sistem je *paušalni.* On je upravo suprotan onome, koji je običajan kod gradnje u režiji. Posao preuzima jedan poduzetnik, koji nosi sav riziko, izvodi sve gradnje skupa sa svim potrepštinama (inventar i t. d.) utvrđenima za uspješno vođenje posla. Biva to na temelju općih nacrta i građevnih uvjeta, koje izrađuje glavni poduzetnik. Taj dobiva prema napretku gradnje i u određenom roku dione uplate od naručioca gradnje.

Taj sistem traži od poduzetnika, da se osigura od eventualnih gubitaka na bilo kakav način, ako mu naručilac ili vlasti nalože bilo kakvu nadopunu gradnje. Kod toga odlučuju spretnost poduzetnika, u kojega mora naručilac imati potpuno povjerenje, tako da mu se dopuštaju i financijske operacije kao na pr. posao oko izdavanja dionica i prioriteta potrebnih za dovršenje, odnosno za izgradnju željeznice. Taj sistem ima i tamnih strana. Glavni poduzetnik izdaje izvođenje pojedinih gradnja potpoduzetnicima, a sam ubire bez ikakvog rizika samo razliku između fiksiranih cijena, koje on plaća potpoduzetnicima i one cijene, koju mu plaćaju njegovi nalogodavci.

3. NAREDBA MINISTRA ZA JAVNE RADNJE I PROMET OD 11. III. 1886., BR. 40003 O SASTAVLJANJU PODNESAKA ZA IZDAVANJE KONCESIJE

Čim su ispunjeni uvjeti, koji se odnose na predradnje i čim su one dovršene, imao je pretkoncesionar naročitom molbom zamoliti da mu se izda i koncesija. Ta koncesija imala je sadržavati sve, što se tiče nabave novčanih sredstava za gradnju i tehničke izvedbe, nacrte, t. zv. uzdužni

profil, koji je prikazivao izvedbu same trase, uspone i padove pruge u metrima, odnosno u promilima, usjeke (ureze), nasipe i visine tih nasipa, odnosno umjetne građevine, mostove, propuste, eventualno tunele i sl. Uzato su imale u tom profilu biti označene općine i mjesta, kuda će teći pruga.[44]

Pošto se ta molba ispita određuje ministar trgovine uviđaj, na kojem se utvrđuju uvjeti koncesije. Na taj se uređaj imaju pravodobno pozvati svi interesenti barem 8 dana prije. Na uviđaje, koji su se držali u Hrvatskoj, pozivalo se tek nekoliko neupućenih seljaka ili uopće osobe vrlo slabo doraslih prosuđivanju prilika o kojima je govor.

Spomenuti rok od 8 dana nije se uvijek održavao. Tako je objava o političkom uviđaju za 3. IV. 1908. originalno vicinalne pruge Karlovac—Metlika (291 stometrak kod sela Bubnjarci), objelodanjena 29. III. 1908. samo u zvaničnom, hrvatskoj publici nepristupnom i nerazumljivom peštanskom mađarskom željezničkom i prometnom vijesniku (Vasuti es közlekedési közlény).

Pojedine koncesije za gradnju manje, ali katkada i za gradnju koje važnije vicinalne željeznice izdavao je ministar trgovine ili se cijeli kup tih koncesija za gradnju više takvih vicinalnih željeznica najednoć dopuštao jednim zakonom. Same dokumente potpisivao je ministar trgovine. Tako je veći broj vicinalnih željeznica dopušten zak. čl. XI. od 1908. g.

Ovamo je pripadalo i pitanje sposobnosti pruge i uređaja, t. j. pitanje kakvih omjera moraju biti podvale (pragovi, šliperi) po težini i vrsti, kakve moraju biti tračnice da bi se prugom mogao vršiti primjerni saobraćaj, t. j. kakav mora biti donji i gornji stroj pruge i njezinih pertinencija. Pragovi se moraju prije upotrebe »inpregnirati«, t. j. preparirati za upotrebu, da budu trajniji. Neke željezničke uprave zabijaju u sredini podvale naročite čavle s oznakom godine, u kojoj je položen pod tračnice, da se može utvrditi njihova trajnost. Za podvale se redovno upotrebljava hrastovo drvo, ali ih ima i od drugih vrsta drva. Pokusi pravljeni sa željeznim »šliperima« nisu onda pošli za rukom, jer rđa brzo izjeda čavle, odnosno spone na tračnicama. Kušalo se to specijalno na riječkoj pruzi i to između stanica Bakar (Škrljevo) — Rijeka. Ako se predviđa veći saobraćaj moraju te podvale biti prvorazredne, a ako manji, dovoljne su drugorazredne. Težina tračnica (šinja) kod manjeg saobraćaja dovoljna je do 23 kg po metru, ali se upotrebljavaju i teže. Na glavnim prugama iznosi ta težina po metru i preko 50 kg (Goliath-tračnice). Sve je to točno fiksirano međunarodnim tehničkim ugovorima i singularnim odredbama nadzornih vlasti. O sposobnosti pruga, o više manje solidnoj gradnji donjeg i gornjeg sloja pruge ovisi i mogućnost prijelaza kola natovarenih većim bruto, i uopće većom težinom s glavnih pruga na vicinalne pruge i pruge drugog reda i obratno. Pritisak osovina koji podnosi jedna pruga s obzirom na donji i gornji stroj pruge (jačina tračnica i mostova), točno je utvrđen kod

[44] Pisac je sačuvao originalni profil pruge od Zakány-a do Karlovca. Nalazi se u Arhivu Jugoslavenske akademije.

svih pruga u naročitim iskazima. Biva to zbog toga, da ne bude smetnja kod prijelaza kola na pruge, koje ne podnose veći teret. Ako takva kola ne mogu prijeći mora se roba pretovariti, a to je opet skopčano s raznim neprilikama kod dostava preostalog dijela pošiljke naslovniku i sa suvišnim troškovima.

Vojnički obziri također igraju veliku ulogu u željezničkom saobraćaju, pa se kod izdavanja koncesija, utvrđivanja građevnih dimenzija, tovarišta i sličnog imaju uvažavati prigovori izaslanika vojske koji se mora pozivati na svaki uviđaj, kolaudaciju i komisiju. Kod novogradnja, a pogotovu kod starijih pruga moraju se uvažavati prigovori vojnih izaslanika već zbog promjenjenih saobraćajnih odnošaja i potrebnih preinaka ili novogradnja. Osim toga imaju se uvažavati prigovori koji se tiču gradnja u blizini utvrda i skladišta streljiva. Ovamo pripadaju odnošaji koji se tiču otpreme manjih i većih grupa vojske i vojnog materijala u mirno doba. U vojničke svrhe uvrštavaju se naime već u mirno doba u redovne službene vozne redove naročiti vojnički vlakovi za svaku prugu posebno, a kod ostalih vlakova i broj vojnika, koji se mogu otpremiti. Kad započne rat, stupaju automatski na snagu posebni vojnički vozni redovi, koji više manje ograničuju otpremu civilnih pošiljaka.

I cestovna policija, koja se brinula za solidne željezničke prijelaze, ima naročitu ulogu kod vršenja željezničkog posla. Pritom su najvažnije ceste, koje spajaju među sobom pojedine stanice u većim gradovima, a napose mjesta, koja leže uza samu prugu. Troškovi za takve gradnje opterećuju redovno u trećini željezničku upravu i proračun. Ostale gradnje, kojih potreba nastaje s razvitkom grada i uličnog prometa, dužna je željeznica izgraditi svojim sredstvima i onda ako na kritičnom mjestu nije bio nikakav prijelaz u vrijeme, kada se gradila željeznica.

Vodna policija ima nadzor nad vodenim putovima, koji križaju prugu. Te prilike traže trajnu pasku upravnih vlasti nad tim putovima. Za dobavu vode potrebne kod posla (traffic), osobito za pogonsku službu, brinu se naročite instalacije (šmrkovi i t. d.), za kojih podizanje uz cijelu prugu vrijedi naročit postupak. To su vodene stanice, koje se nalaze u većoj ili manjoj udaljenosti jedna od druge s većim ili manjim kapacitetom (rezervoarima za vodu).

Na riječkoj pruzi izgrađen je ispod tračnica naročiti vodovod od Fužina do Bakra. Osim toga upotrebljavaju se kad zatreba naročiti »tenderi«, koji osobito za sušnih godina imaju dovoziti vodu stražarnicama i stanicama na tom pružnom sektoru (Fužine—Bakar—Škrljevo).

Vatrena policija odnosi se na uređenje naprava sigurnih protiv požara, kao i na dužnost željeznice da čuva željezničke susjede od pogibelji, koje bi mogle nastati od varnica iz stroja. Ta pogibelj dolazi redovno od lošeg ugljena i ne može se ni odgovarajućim napravama sasvim odstraniti. Ta se zaštita odnosi i na uklanjanje šuma iz blizine pruge i na odstranjivanje upaljivog materijala, koji leži kraj pruge (drvo, otpaci i sl.). Pri tom postupku treba postupati preventivno, t. j. izda-

vanje građevnih dozvola za gradnju skladišta s tom lakom upaljivom vrstom robe valja a priori uskratiti. U tom momentu odlučuju opet najraznovrsnije okolnosti i izuzeci. Dužnost naime željeznice, da jamči za svaku štetu, ne može ići u beskrajnost, t. j. prestaje u slučajevima, kada željeznička uprava dokaže, da je izvršila sve što je u tehničkom pogledu bilo moguće, da susjede zaštiti od pogibelji požara. Ako se dotjeranijim napravama i zaštitnim mjerama pogibelj snizi u većoj mjeri ili se uopće odstrani otpada za željeznicu i ta obveza jamstva za štete.

Paska nad putnicima je sasvim policijske naravi i pripada u kompentenciju voznog i staničnog osoblja, koje je s obzirom na to zaštićeno ustanovama kaznenog zakona. I pristup, odnosno zabrana tog pristupa na željezničke tračnice, koji je dopušten samo željezničkim službenicima, reguliran je policijskim propisima. Ta okolnost je vrlo važna i kod tovarenja robe, koja se mora osobito kao kolni tovari natovarivati i istovarivati na željezničkom teritoriju.

I odnošaji personala, vozni red, tarifa i uvjeti primanja robe fiksirani su kod rasprava o podjeljivanju koncesija, odnosno o postupcima željezničkih organa kod vršenja njihove službe. Sve je to dakako određeno generalnim crtama. Ustanove te vrste tiču se i službenih instrukcija, koje reguliraju sve faze upravljanja (kod brzojava, sigurnosnih uređaja, na stanicama, u skladištima, kod obračunavanja podvoza i t. d.). Takvih instrukcija ima svaka veća željeznička uprava na stotine. Stanje kola uvrštenih kod pojedinih vlakova, uređaj određen za porabu putnika i smještanje prtljage mora biti u dobrom stanju, t. j. sposoban za pogon. Ovamo pripada i nadzor nad strojevima i motorima, koji se osobito ističe najprije s obzirom na brzinu vožnje. Spomenuta brzina mora prema tim instrukcijama biti vazda jednolična, t. j. kod pada i uspona vlaka. U Njemačkoj je od prvog svjetskog rata bilo svake godine zabilježeno više eksplozija parnih kotlova kod lokomotiva. Kod mađarskih državnih željeznica nije za moga službovanja zabilježen ni jedan takav slučaj. Na lokomotivi moraju naročito uređaji za vodospremu (tenderi) biti u redu, a isto tako i naprava za sipanje pijeska, čemu se osobito na gorskim prugama ima obratiti veća pažnja. Na tim prugama moralo je zbog klizanja kola, naročito za poledice osoblje za pratnju vlaka biti snabdjeveno naročitim polugama (riječka pruga!), koje se podmeću ispod kolnih osovina. Osim toga moraju se kraj stražarnica smještati svežnjevi pruća, koji služe istom cilju, t. j. sprečavanju klizanja vlaka. Odredbe o sastavu vlakova, koje su 1852. g. sasvim površno dotaknute i fiksirane, kasnije su dopunjene specijalnim propisima. Tako se teška kola kod teretnih vlakova uvrštavaju u prednji, prazna u stražnji dio vlaka, prema usponu pruge, broju i težini kola uvrštenih u vlak. Tu je propisan broj kola, koje treba kočiti i t. d.

Među obveze željeznice pripada i briga za zdravlje njezinih namještenika, u vrijeme vršenja njihove službe. Sadašnje natkrite lokomotive imale su, na pr., kod južne željeznice prije pedeset godina samo mali

krović nad ložištem, a pratioci vlaka — zavirači — sjedili su na svim željeznicama kod ugljenih kola (lowry) na otvorenim željeznim sjedalima, tako da su ih zimi, osobito na riječkoj pruzi, morali snimati s kola napola smrznute.

4. SPORAZUM ČETVORICE (CONVENTION A QUATRE) IZMEĐU BIVŠE AUSTRO-UGARSKE MONARHIJE, SRBIJE, BUGARSKE I TURSKE OD 9. SVIBNJA 1883.

Taj je sporazum sklopljen nakon pregovora, koji su trajali od 1881. g., odnosno već od berlinskog kongresa 1878. g. Određene su gradnje raznih željezničkih pruga, tarifni odnošaji i veze na koje se imaju graditi, i to Beograd—Niš, Sofija—Bakarela, Bellova—Sarembey—Istambul. Spominje se i priključak na prugu do Kosovske Mitrovice, odnosno do Soluna, koji se imao izgraditi do 15. III. 1883. Prethodne punktacije o tim odnošajima ugovorene su na berlinskom kongresu, na kojem su se raspravljala i brojna druga željeznička pitanja. Pruga od Kosovske Mitrovice do Bosne, odnosno do granice bivše Austro-Ugarske monarhije, koja je bila predviđena, nije nikada izvedena. Inače je taj sporazum obuhvatio gradnje i dogradnje dovršenih pruga od 1884. do 1888. g. Pruga Beograd—Solun, koja je u povodu toga izgrađena, duga je 694 km, a pruga Niš—Istambul 718 km. Sporazumom je naročito ugovoreno sve potrebno za gradnju mosta preko Save i potrebnih prometnih uređaja, a uzato je ugovoreno sve potrebno oko carinskih i saobraćajnih manipulacija, koje nastaju izgradnjom pruga. Ujedno uređuje taj ugovor i neke javno-pravne odnošaje između država-ugovornica. Most preko Save gradit će se, kaže ta konvencija, zajedničkim troškovima, a sam rad će se predati na izvršenje nekom poduzetniku. Što se tiče izdržavanja i popravaka pruge i njezinih pripadaka, odlučivat će se prema toj konvenciji svake godine kod zaključka poslovnih računa.

Vlakovi i kola, koji će kretati na Orijent i obratno (Istambul, kasnije i na Solun) predavat će se i preuzimati na beogradskoj stanici,[45] gdje su mađarske državne željeznice imale svoju ekspozituru. Ta je ekspozitura sudjelovala u poslovima tranzita i kod riješavanja spornih pitanja. Ona je tamo opstojala sve do 1914. g.

Za vođenje prometa (modaliteta) sklopljen je prema toj konvenciji poseban ugovor. Radi carinskog rukovanja i suzbijanja kriumčarenja dopušten je nesmetani prolaz organima zemalja ugovornica i preko državnih granica. Pruga od Petrovaradina do Zemuna, u duljini od

[45] Beograd je bio zajednička stanica, na kojoj su se vršile sve carinske, poreske, policijske, veterinarske, a razumije se i željezničke manipulacije. (Op. M. D.)

72,61 km, postala je na temelju te konvencije internationalnom »routom« s velikim prometom, te o njoj postoje naročite ugovorne ustanove i to u § 9. i 10. spomenute konvencije.

Što se tiče nesmetanog tranzitnog saobraćaja putnika i robe kao i maksimalne brzine vlakova, ustanovljene su točnije norme. Stranke ugovornice obvezale su se, da neće dopustiti ovrhe na željezničkim saobraćajnim pomagalima u skladu s međunarodnim ugovorom te vrste. Zatim su ugovorene točke i mjere protiv širenja raznih zaraza i određeni organi, koji zastupaju kontrahente.

5. CARINSKI I TRGOVAČKI UGOVOR S NJEMAČKOM ZAJEDNIČKI ZAK. ČL. III. OD 1906. G. I CARINSKI I TRGOVAČKI UGOVOR TRANSLAJTANIJE S AUSTRIJOM OD 8. LISTOPADA 1907., ZAK. ČL. LIV. OD 1907. G.

U tom ugovoru recipirani su za željeznički saobraćaj između Austrije i Translajtanije njemački propisi o visini tarifnih stavova i o jednakom postupanju (čl. X. nagodbenih punktacija), a pritom su važne ustanove čl. 15. i 16. ugovora s Njemačkom.

Ugovoreno je, da za pripadnike ugovornih strana ne smije postojati disparitet s obzirom na upotrebu željezničkih prijevoznih stavova, s obzirom na manipulaciju s predanom robom, t. j. roba koju predaje ili otprema njemačka stranka iz Austrije u Njemačku ili obratno, austrijska stranka iz Njemačke u Austriju, ima se rukovati i obračunavati po onim stavovima, koji se zaračunavaju domaćim strankama u raznim tarifama, po uzanci. Ako dakle za koju vrstu robe ima bilo kakvih povlastica (trajnih ili povremenih — sezonskih), vrijede one za državljane strana ugovornica u obje zemlje jednako. Ista takva načela imala bi vrijediti u saobraćaju između Austrije i Translajtanije po zak. čl. LIV. od 8. X. 1907., ali ima dosta primjeraka i dokaza, da je u tim pitanjima i iza sklopljene nagodbe jedna stranka drugu prikraćivala ili izigravala njezine interese i na suviše otvoren način.

Tim sporazumom zabranjene su tajne tarife u ugovorenim granicama strana ugovornica, ali je to ostalo samo na papiru.

Za Hrvatsku je bio važan i članak IX. sporazuma između Austrije i Ugarske, jer se njim određuje izgradnja pruge od Bubnjarca do Karlovca, što je imala izvršiti zajednička hrvatsko-ugarska vlada na državni trošak. Ujedno je tom prilikom istaknuto, da se ima izgraditi pruga u Cislajtaniji do državne granice kod Metlike i od Ogulina do Pribudića, odnosno do Knina. Tom je prilikom utvrđen i rok, u kojem se ima to izvesti. Taj rok nije održala ni jedna strana mada su oko toga nastojali slavenski zastupnici u bivšem austrijskom »Reichsratu«. O tome ima interpelacija Vukovića, Šušterčića i drugova od 1908. g., u kojoj je raščlanjen cijeli historijat tih nastojanja. Govor je o gradnji pruge od Novog Mesta do hrvatske granice i spoja Dalmacije do granica Kranjske,

za koju su sredstva bila već dopuštena zakonom od 30. prosinca 1902. (R. G. Bl. Nr. 281). Bilo je predviđeno, da se, ako peštanska vlada ne pristane na taj arrangement, u smislu čl. XXIV. austro-ugarskog sporazuma od 1907. g. sastane obranički sud, koji će utvrditi sankcije. Istovremeno je predloženo, da se pozove bečka vlada, da najkasnije 1911. g. predloži zakon o gradnji željezničke pruge Split—Aržano. U povodu toga se predbacuje bečkoj vladi, što nije upotrebila zgodnu priliku da postigne spomenute ciljeve učinivši pritisak na peštansku vladu u povodu povišenja tarifnih stavova na pruzi Košice—Bohumin.

U okvir razmatranja o koncesionalnim odnošajima ide i »Oglas ministra trgovine od 18. lipnja 1908. br. 45.924«, kojim se uređuje održavanje željezničkih tehničkih jedinica utvrđenih na međunarodnim ugovorima u Bernu 15. svibnja 1886.

Te međunarodne konvencije imale su cilj, da olakšaju prijelaz kola iz jedne države u drugu, pa je radi toga ugovoreno, da se kola i pruge grade po jedinstvenom sistemu mjera, čime je omogućen lakši međunarodni saobraćaj u direktnim kolima. Oglas sadržava samo tehničke maksime, koje u ovom djelu ne treba nabrajati.

Dalji jedan »Oglas« određuje, u kakvom stanju i s kakvim uređajima imaju biti oskrbljena kola, koja se upotrebljavaju u međunarodnom saobraćaju.

Ovamo bi pripadala i naredba, koju je 29. prosinca 1905. izdao ministar trgovine pod br. 91.528, kojom se izdaje dozvola za gradnju i promet uskotračne konjske cestovne željeznice Velika Gorica—Čiče do tvornice Mayer-Wolkenfeld. Ta je pruga vrlo slabo nosila pa se dopušteni saobraćaj više puta napuštao i opet otvarao.

O dozvolama za zagrebački i osječki originalno konjski, i riječki električni tramvaj, koje su izdane raznim društvima, nije mi pošlo za rukom pribaviti potrebne podatke.

Za prometne odnošaje bio je važan i »Naputak za kr. ugarsko vrhovno nadzorništvo za željeznice i brodarstvo«.

Taj »Naputak« izdao je ministar trgovine pod br. 662. 3. ili 1. siječnja 1906. Naredba sadržava potanko sve funkcije, što potpadaju pod nadležnost spomenutog nadzorništva, koje je pripadalo u sklop ministarstva trgovine i vršilo niz funkcija navedenih već u »Redu« o vršenju od 1851. g. Među ostalim pripada ovamo nadzor nad vršenjem naredaba s obzirom na veterinarstvo (Odio III, točka b). Kod toga se vidjela očita kolizija između kompetencije hrvatskih i mađarskih vlasti. Mađarske su vlasti, što se toga tiče, uzurpirale sva prava.

Inače su u područje tog odjela pripadali nadzor i kontrola nad stanjem pruge i nad održavanjem normi za tarifne stavove i propisa, koji se odnose na osobni i robni saobraćaj, nadzor nad održavanjem zakonskih propisa i naredaba u interesu sigurnosti i reda na željeznicama i kod brodarstva. Brinulo se to nadzorništvo i za vojničke stvari i preispitivalo račune i obračune privatnih željezničkih poduzeća.

D) ŽELJEZNIČKO POSLOVANJE

1. OTPREMNI POSAO ŽELJEZNICE I NJEGOV RAZVITAK UOPĆE, A U HRVATSKOJ NAPOSE

Dok govorim o otpremnom poslu, mislim ovdje uglavnom na prijevoz robe. Najstarije ustanove te vrste sadržine su u rimskom institutu »Receptum nautarum, cauponum et stabulariorum« — Obećanje brodara, krčmara i svratištara, a francuski »Code civil«, koji je novijeg datuma, sadržava u Art. 1782.—1876. ustanove, koje vrijede za otpremnike na suhom i na vodi.

Prvi specijalni zakon o otpremi robe izdan je 23. srpnja 1830. u Engleskoj. U Srbiji recipiran je po francuskom »Code de commerce« zakon od 26. I. 1860., koji je nadopunjen željezničkim poslovnim pravilnikom od 16. VI. 1886. U Bugarskoj je vrijedio za te poslove III. dio »Trgovskog zakona« od 18. III. 1897. Za otpremne odnošaje radi nesmetanog kretanja robe na suhom nastala je s vremenom potreba, da se barem za veći dio evropskih država urede jedinstvena pravila, koja će biti mjerodavna za željeznice svih država ugovornica, a i onih, koje su pristupile tom i takvom uređenju saobraćaja. Izvor ukupnih pravila, koja se odnose na prijevoz robe, osim odredaba sadržanih u poslovnom pravilniku (»Uredbi«) od 1. siječnja 1910. za bivšu Austro-Ugarsku monarhiju, bio je sporazum zaključen u Bernu 1890. g. (iza dužih rasprava započetih još 1874. g.) o međunarodnom otpremnom pravu. Taj sporazum od 14. listopada 1890. primilo je u početku deset država. Stupio je na snagu 1. siječnja 1893. kao »Međunarodni sporazum — Convention internationale marchandise«, kod nas nazvan »Međunarodna konvencija za robu«, ukratko: I. Ue. G., C. I. M. ili M. K. R. Originalna pravila od 1890. g. nadopunjena su na pariškoj konferenciji (16. III. do 2. IV. 1896. g.) i naknadnim sporazumom u Bernu 19. IX. 1906. Pariški zaključci vrijede kod ugovornih država od 10. X. 1901., a bernski naknadni sporazum od 22. XII. 1908. Prije tih naknadnih sporazuma izdana je 16. VII. 1895. odredba o naknadnim ustanovama i promjeni priloga I., koji govori o prijevozu robe, koja se uvjetno prima na otpremu.

U početku djelovanja željezničkog saobraćaja, dok je još cijeli prijevozni posao bio primitivan, izdavale su željezničke uprave radi manipulacije za putnike i robu sasvim jednostavne odredbe, o održanju kojih je ovisila otprema. Te odredbe, bolje rečeno uvjeti otpreme, proširene su, kad je promet porastao na više željezničkih uprava u jednoj državi. Tako su nastali željeznički savezi za otpremu osoba i robe. Kasnije su ti savezi prošireni na veći broj evropskih država. Tako je do 1918. g. u saobraćaju sa stanicama, koje leže u Hrvatskoj, i s onima, koje su u Ugarskoj, Austriji i inozemstvu, vrijedila sva sila »saveznih tarifa« kako za osobni, tako i za robni promet. Broj saveznih osobnih tarifa obuhvatao je osobni i prtljažni saobraćaj između bivše Austro-Ugarske

monarhije, Njemačke, Rusije, Francuske, Italije, Turske i t. d. Za taj osobni i prtljažni promet postojala je naročita međunarodna osobna tarifa.

Svaki takav željeznički savez, osobito onaj, koji regulira prijevoz robe, sadržava uz ustanove međunarodnog i teritorijalnog otpremnog prava još i dalje otpremne uvjete — doknadne ustanove.

Prvi takav željeznički savez bijaše njemačka željeznička udruga, kojoj su uz njemačke željeznice pripadale i austrijske, belgijske i luksemburške željeznice onoga vremena. Taj je savez uglavljen 10. XI. 1846., a zatim 1. V. 1848.[46] Članovi te željezničke udruge bile su većinom razne privatne željeznice.

Poslovni pravilnik (»Uredba«) mjerodavan u unutrašnjem lokalnom saobraćaju za prijevoz osoba i robe izdavan je u bivšoj Austro-Ugarskoj monarhiji na temelju zakonske ovlasti, koju su obje vlade dobile od oba parlamenta, t. j. u Beču i u Pešti. Za Hrvatsku i Mađarsku vrijedio je za to zajednički zak. čl. XXV. od 1892. g., zak. čl. XXV. od 1901. g. i zak. čl. XLIV. od 1908. g. Ta su se pravila uvijek uvodila naredbama. Prvi pravilnik izdan je 1893. g. u »Narodnim novinama« na hrvatskom jeziku, ali bez dodatnih ustanova. Kod proglašenja tih poslovnih ustanova nije izdano prečišćeno izdanje, i bilo je teško utvrditi, koja pravila vrijede u konkretnom slučaju, a što je ukinuto s vremenom. Tako je odmah u početku bilo teško pratiti, što vrijedi, a što ne vrijedi. Osobito je bilo teško poznavanje tarifnih propisa, jer su se oni objavljivali samo u željezničkom glasilu u Pešti, i to, dakako, samo na mađarskom jeziku, koji je u Hrvatskoj malo tko razumio. To je prema tome bio izvor svih mogućih zloupotreba.

Mađari su u upravnom željezničkom pravu u Hrvatskoj išli van područja mađarskih vlasti, i to se moglo nekako i primiti, ali kod otpremnog prava i posljedica, koje iz njega izlaze, moralo se voditi malo više računa. Kod tog posla stajala su pred sudom nasuprot dva »potpuno ravnopravna« faktora: željeznica i korisnik toga prijevoznog sredstva.

Prije nego pođem dalje, moram se dotaknuti željezničkih otpremnih, odnosno, u užem smislu, prijevoznih odnošaja u Ugarskoj, jer su oni bili usko skopčani s pravnim stanjem u Hrvatskoj. Kod tih razmatranja moram biti nešto opširniji, jer je samo tako moguće rasvijetliti dosta laičke pojmove naših ljudi o tim pitanjima.

Trgovačko-obrtnička komora u Pešti nastojala je u početku XX. stoljeća više godina da provede i reformira poslovni pravilnik. Poslije mnogih manjih prijedloga i predstavaka na nadležne faktore izradila je ta komora 1905. g. opširan memorandum na 54 tiskane strane. Taj se memorandum bavi potanko upravnim, manipulativnim i egzekutivnim odnošajima s obzirom na željeznički posao (traffic).

[46] 10. XI. 1846. stvoren je Verbad der Preussischen Eisenbahnen. Vidi Vereins-Handbuch, herausgegeben anlässlich des 90-jährigen Bestehens des Vereins im November 1936. (Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen).

Već ta činjenica pruža nam dokaz, da željezničko otpremno pravo i u tom pravcu obiluje mnogim nedostacima. O pitanjima jezika i narodnosti nije, dakako, kod peštanske komore moglo biti ni govora.

Ne želim se upuštati u raspravljanje, da li je i koliko je opravdan ovaj ili onaj prijedlog ili prigovor, izrađen dosta temeljito koje objektivno, koje subjektivno u interesu komorskih komitenata. Stvar je ipak imala efekta. Na taj prijedlog izašla je u »Službenom vjesniku željezničke uprave« (»Vasuti es közlekedesi közleny«) i to u brojevima 15. i 18. od 1906. g. opširna rasprava, kojoj je bio cilj da pobije navode i pritužbe peštanske komore.

Naprijed spomenuti vjesnik izdavao je privatni poduzetnik, ali je taj vjesnik bio ujedno i službeni organ ministra trgovine, pa se u novije doba slao uz službeni list »M. k. államvasutak hivatalos lapja« (»Kr. ug. drž. želj. službeni list«) i na sve željezničke stanice, da po njem u svojoj tarifnoj zbirci i pomoćnim knjigama (instrukcijama i predbilježbama!) provedu ispravke. Prema tome se i izjave sadržane u neslužbenom dijelu tog lista imaju smatrati za izjave ministra trgovine, odnosno željezničkih upravnih organa.

Da su spomenuta »obrana« i službeno stajalište neispravni i u protivurječju s općim pravnim načelima, koja su vrijedila i u Hrvatskoj, dokazat ću klasičnim primjerom, koji ne ostavlja nikakve sumnje.

Kod svakog zakona, provedbene, normativne ili obične naredbe autonomne, zajedničke ili druge koje vlade tražilo se obavezno propisano proglašenje, i to za Hrvatsku na pr. u hrvatskom službenom jeziku, a za Mađarsku i u njihovim službenim glasilima, koja donose zakone i naredbe državne vlasti.

Zakon, dakle, ili bilo kakva naredba, koja nije sadržana kod nas u »Zborniku«, nije mogla imati za nas nikakve obavezne snage.

Što vidimo međutim?

U prvoj alineji točke I. naprijed spomenute službene izjave nabrojio je pisac sasvim nove pravne pojmove te tarife i kvalificira tarifne odredbe kao *zakone*, jer kaže: »željezničko pravo, željezničke tarife, prijevozni uvjeti, željezničke vožnje i priključci čine zakon, koji mora svaki znati i kojeg neznanje ne ispričava stranku«.

Pisac ismijava peštansku komoru, što nema pojma o temeljnim pravnim načelima. »Neznanje zakona ne ispričava stranku ni u kaznenom, a još manje u trgovačkom pravu«, tako se razmeće »pravni« stručnjak ministarstva trgovine, ali je pritom zaboravio nabrojiti i označiti, gdje, u kojem Zborniku ili zbirci zakona u samoj Mađarskoj su sadržani ti »zakoni«, koji bi imali biti obavezni za svakoga! Bez proglašavanja nema ni zakonske snage; ono je prvi preduvjet za obaveznost ove ili one pravne norme ili zakona.

Ne prigovaram službenom piscu zbog Mađara, premda se ni tamo ne može akceptirati tako prošireno shvaćanje o značenju željezničkih singularnih i privremenih (sezonskih) odredaba. Ali za nas je svakako važno spomenuto mađarsko stajalište s obzirom na obaveznost željezničkih pravnih pravila u Hrvatskoj. Kako sam već spomenuo, osim nepotpunog i od same željezničke uprave neobaveznim proglašenog

poslovnog pravilnika (»Uredbe«) od 1893. g. i malog naputka za potrebe samoborske vicinalne željeznice, nije bilo u Hrvatskoj i na hrvatskom jeziku nikakvih publikacija, koje bi sadržavale željezničke reglementarne tarifne ustanove, obavezne za otpremaoce.

Argumentaciju, da su tarife pojedinih željezničkih uprava bile zakon, mogao je odbiti i svaki Mađar, i to već zbog toga, što na potpuno i cjelovito poznavanje tarifnih propisa ne nailazimo ni kod samog ravnateljstva državnih željeznica, ma kako da je čudna ta moja tvrdnja.

Preda mnom je tovarni list za bukova goriva drva predana na prijevoz na stanici K. 15. studenoga 1907. Desna strana tovarnog lista, na kojoj stanični organi izračunavaju pristojbe, koje plaća pošiljač ili naslovnik željeznici, puna je svakojakih nečitljivih bilježaka, brojeva, križanja, brisanja i štampilja.

Pravi uzorak za muzej!

Predani teret je na utovarnoj stanici u pomanjkanju kolske vage, koja bi označivala točnu težinu pošiljke, uzet okruglo sa 10.000 kg., t. j. prema nosivosti kola. Vozarinski stav zaračunan je sa 18 filira od 100 kg, no stranka nije platila pristojbu za vaganje (vaganje nije ni bilo), koja je iznosilo po kolima K. 1,20. Da je stranka platila tu pristojbu oprostila bi joj se eventualna globa, koja se plaćala ako bi predatelj kola previše natovario. Budući da je na jednoj stanici usput došlo do pretovara kola zbog prekoračenja tovarne težine, morala je stranka kod preuzimanja pošiljke platiti konvencionalnu kaznu u smislu § 53. poslovnog pravilnika, koji je onda vrijedio.

Predatelj drva osjetljivo globljen tim postupkom potužio se ravnateljstvu državnih željeznica u Pešti. Tamo su se naime morale upravljati sve reklamacije za povratak vozarine ili nuspristojba kod prijevoza robe. Molio je, da mu se vrati globa s obzirom na pravičnost, osobito zbog neznatne vrijednosti prevezene robe.

U povodu te reklamacije »putovao« je taj tovarni list, kako se vidi iz štampilja pojedinih željezničkih nadleštava na njemu natisnutih od reklamanta najprije u Peštu, zatim u Segedin tamošnjem središnjem obračunskom uredu. Odande je tovarni list opet vraćen u Peštu. Ali ni na stanici, a ni kod prvog pohoda u Peštu, ni u Segedinu nije utvrđeno, da u tovarnom listu označena vozarinska stavka ne iznosi 18, nego 19 filira za 100 kg. Ni kalkulant otpremne, a kamoli kalkulant uputne stanice, a ni kalkulacija kod komercijalnog odjeljenja ravnateljstva željeznica u Pešti nisu utvrdili, koliko upravo ima stranka platiti po jedinici mjere, t. j. za 100 kg u ime vozarine. A globa, koju je stranka imala platiti, izračunana je jedamput K. 17,70, drugi put K. 21,60. U stvari je stranka imala mjesto na stanici ubranih K. 21,60 platiti K. 19,60, ali joj je vraćeno samo K. 1,20, ne obazirući se na zahtjev pravičnosti. Ona je dakle ipak ostala prikraćena za K. 0,80, t. j. koliko je platila više globe, nego je trebalo platiti po tadašnjim propisima.

Ako sada uzmemo u obzir, da povišenu stavku od 19 filira po 100 kg, koja je vrijedila u vrijeme prijevoza, mjesto 18 filira nije utvrdila ni željeznička stanica ni peštansko ravnateljstvo, a ni obračunski ured u

Segedinu, koji bi svi morali znati, da je 3. srpnja 1907. prestao oprost od plaćanja provozarinskog poreza na toj vicinalnoj željeznici, kako može onda za pučanstvo biti govora o obaveznosti željezničkih, odnosno naknadnih odredaba, koje ni njezini organi, štoviše ni stručnjaci tarifne službe ne znaju, niti ih uzimaju u obzir. Mora se naime znati, da reklamacije te vrste, među koje pripada i revizija naplaćenog podvoza, a prema tome i naprijed navedena odmjera globe, ne idu u mjernički ili strojarski odjel ravnateljstva, nego pred stručnjake, koji rade samo s tarifama i u komercijalnoj službi željeznice. Istraživao je taj slučaj i obračunski ured u Segedinu, kamo su pojedine željezničke direkcije slale svoje najsposobnije referente, i koji se bavio isključivo obračunskim postupkom — podjelom naplaćenog podvoza među željeznice koje surađuju u saveznom prijevozu robe, pa bi to barem oni morali znati.

Ništa manje manjkave i protivrječne i protivzakonite morale su biti kraj takvog stanja stvari i rješidbe — osude sudova kod eventualne parnice, jer kako će sudac, koji nije bio nikada u egzekutivnoj ili skladišnoj službi željeznice, prosuditi opravdanost jednog ili drugog petita, kada ni službeni organi željeznice nisu, što se toga tiče, načisto. Ne samo sam propis, nego i način, kako se izračunava podvoz, nije nigdje jasno sadržan, ni u zakonu ili provedbenoj naredbi, ni u kojoj zakonskoj zbirci, nego tek u internim službenim instrukcijama. Prema tome se prema naprijed istaknutim faktima sudac jedva mogao osloniti na račune i mišljenje samih službenih stručnjaka.

Prema navedenom primjeru opaža se i kod samih željezničkih namještenika neznanje tarifnih propisa, koje se proteže sve do najviših željezničkih instancija, ma da se to dogodilo samo u jednom slučaju. Kojim pravom se mogao proglasiti, kraj takvog nesigurnog pravnog stanja, i za hrvatske otpremnike obaveznim jedan konglomerat najraznijih više puta protivrječnih naredaba i odredaba, koji mađarski sastavljen ni u službenoj, a ni u privatnoj obradi, odnosno prijevodu ili izvatku, nije bio razumljiv predavaocu robe u Hrvatskoj.

S obzirom na tu okolnost nije bilo moguće pred sudom u Hrvatskoj ni s formalne, a kamoli s materijalne strane (visina tarifnog stava) nepobitno dokazati postojanje tražbina željeznice protiv bilo koje stranke.

Prema tome se osude ili ovrhe mađarskih sudova nisu po pravnom stanju, koje je tada postojalo u Hrvatskoj *nikako* mogle izvršavati. Sve takve tražbine i osude, koje su izlazile iz željezničkog prijevoznog posla, t. j. tražbine, koje je ravnateljstvo državnih željeznica u Pešti predavalo sudu na temelju nekakvog »kontokorenta« kod Kotarskog suda VI. u Pešti, nisu se mogle izvršiti po zakonima, koji su tada vrijedili u Hrvatskoj (a ni u samoj Mađarskoj). Međutim je okružnica bivšeg Banskog stola nalagala, da civilni sudovi u Hrvatskoj nisu ovlašteni ispitivati zakonitost osuda peštanskog suda i ona je branila, da se traži prilaganje originalne osude molbenog mađarskog suda. Po svoj prilici je ta okružnica bila samo plod kakvog »sporazuma« između zagrebačke i peštanske vlade — prosti diktat mađarskih vlastodržaca, kao i u nebrojeno drugih slučajeva. Inače se ona ne da razumjeti.

Ali je i postupak državnih željeznica pred mađarskim sudovima bio posve nekorektan. To međutim ne želim razmatrati.

Na prigovor, koji je bivša Trgovačko-obrtnička komora, kao zvanična korporacija u Hrvatskoj, stavila u povodu konkretnog jednog slučaja protiv sumarnog sudbenog postupka, odgovorilo je ravnateljstvo državnih željeznica, da ono predaje tužbe u formi kontokorenta, i to u smislu zak. čl. (mađarskog) LIV. od 1868. g., odnosno prema ustanovama mađarskog parbenog postupnika, i to 2. al. § 35., koji nikada nije vrijedio u Hrvatskoj. Ravnateljstvo državnih željeznica u Pešti zaboravilo je na činjenicu, da je željeznički prijevozni posao *privatnopravni ugovor*, koji potpada pod ustanove poslovnog pravilnika (»Uredbe«) prema tumačenju stručnjaka te discipline (responsa prudentium — Rinaldini, «Betriebsreglement«, str. 136.) i onda, ako je jedna stranka državni ured. Tako je bilo i kod ugarskih državnih željeznica, kada su sklopile koji vozarinski ugovor s kojom strankom otpremaocem na teritoriju Hrvatske. Pritom je vrijedio propis § 61. i samog mađarskog trgovačkog zakona, koji određuje forum contractus, t. j. mjesto, gdje je ugovor sklopljen, a to je mjesto bilo u Hrvatskoj, dakle je ono mjerodavno i za sudovanje u slučaju spora. Prema tome se logički mora zaključivati, da se stranka s domicilom u Hrvatskoj mogla tužiti samo u mjestu, odnosno pred nadležnim sudom svog obitavališta, ili sudu, koji je zvan, da prosuđuje ispravnost samog postupka, a iza toga opravdanost petita — tražbine željeznice. Međutim je, suprotno građanskim zakonima, ravnateljstvo državnih željeznica u Pešti izdavalo »kontokorent« i stranke u Hrvatskoj osuđivalo na temelju njih, a da im se nije dalo prilike da se brane.

Uz nesigurnost u tarifnim pitanjima bilo je u poslovnom pravilniku (»Uredbi«), kako sam već spomenuo, logičnih i gramatičkih netočnosti, koje su mogle bitno utjecati na rješavanje pojedinog spora. Potreban je bio dakle i u tom pravcu oprez.

Taj zahtjev je to opravdaniji, što i sam memorandum peštanske komore kaže s obzirom na mađarske sudove, gdje nije bilo jezičnih teškoća ni nacionalnog animoziteta,[47] da tekst poslovnog pravilnika daje katkada povod krivom tumačenju i shvaćanju, što vodi pravnoj nesigurnosti i nestalnoj sudačkoj praksi.

Malo koristi kod tog opravdavanja službenog stajališta u službenom vjesniku navod, da toj nesigurnosti nije kriv tekst pravilnika ili krivo razumijevanje, nego pravno shvaćanje u svakom pojedinom pravnom slučaju, i da nije kriva ni pravna zabluda, već jedino poraba pravila iz obzira pravičnosti. Taj se pojam »pravičnosti« kod ravnateljstva tih željeznica veoma zlo upotrebljava već kod izvansudbenog (reklamacionog) postupka.

Kada je koji pravni zahtjev, pritužba, koja izvire iz prijevoznog ugovora pojedine stranke iz Hrvatske, bio bilo kako opravdan, a svota, koja se tražila, samo malo veća, u dopisu, kojim se doznačuje previše

[47] Druge narodnosti u Mađarskoj Mađari su jednostavno negirali i poricali im sva prava. (Op. M. D.)

ubrani podvoz ili pristojba, uvijek je stajala klauzula, da se svota vraća »iz obzira pravičnosti« (!?). Time se htjelo stranke uvjeriti, da im iznos ne pripada po pravu, nego da se to čini tek iz »milosti«.

U smislu zak. čl. XXV. od 1892. g. svi na teritoriju Hrvatske ugovoreni prijevozni poslovi i manipulacije, koje su bile u vezi s njima imale su se u slučaju spora raspravljati jedino pred sudovima u Hrvatskoj. To se vidi i iz ustanove § 4., koja kaže: »Provedba ovog zakona povjerava se ministru trgovine, što se tiče sudbenosti, ministru pravosuđa, odnosno u Hrvatskoj, banu«.

Kad se govori o sudbenosti, može u tom slučaju biti govora samo o građanskoj sudbenosti (civilnoj), jer druge prijevozni posao ne poznaje.

Upravo s obzirom na naprijed spomenutu okolnost, t. j. zbog civilne sudbenosti, imala je svaka željeznica, koja posluje na teritoriju Hrvatske izaslati na sudbeno ročište prave punomoćnike, a ne one, koji su isticali samo pasivnu legitimaciju, t. j. da pred tim sudom željeznica ne može biti tužena.

Pozitivno pravo i zakon zahtjevao je, da se sudovanje pred sudovima u Hrvatskoj ne smije ignorirati, jer inače ne bi klauzula o sudbenosti uopće došla u tekst zakona. Dok je pak ona postojala i dok su željeznice, što se tiče prijevoznih ugovora, poslovale kao privatna poduzeća, dotle je bio opravdan i zakonit zahtjev hrvatskih sudova, da se željeznica u Hrvatskoj, makar u njoj — per abusum — nije protokolirana, brani i dade zastupati od osoba, koje će dokazivati opravdanost zahtjeva (petita) željeznice. Trebalo je da željeznica nesumnjivo na temelju službenih hrvatskih publikacija i dokumenata eventualno prevedenih i od javnih bilježnika ili od suda ovjerovljenih izvadaka iz tarife i tarifnih odredaba dokaže svoje pravo na tražbinu. Ona je imala, kao svako trgovačko poduzeće, osim toga ovdje svoj posao sudbeno protokolirati. To je nekoliko puta zatražio i zagrebački sudbeni stol, ali uknjižba ipak nije nikada provedena, očito po nalogu iz Pešte.

Iz svega navedenoga izlazi logično da je protiv svake egzekucije mađarskih sudova, zatražene kod sudova u Hrvatskoj u parnicama, koje su imale za predmet nadoplatu ili druge kakve tražbine željeznice iz prijevoznog posla, bio dopušten zbog ništetnosti postupka zakonski pravni lijek na Stol Sedmorice s razloga materijalnih (zbog pravne nesigurnosti u pogledu tarifnih stavova) i formalnih (manjkova, odnosno sasvim propuštenog proglašivanja tarifa i tarifnih propisa, nesigurnosti zbog visine osnovnih i nuzgrednih prijevoznih troškova).

Prema tome je kod svake sudbene rasprave u interesu utvrđivanja materijalne istine bezuvjetno bilo potrebno, da se svaki slučaj nadoplate bilo koje vrste u prijevoznom poslu u korist željeznice što temeljitije istraži. Trebalo je dalje da se sasluša nekoliko stručnjaka, eventualno preko ad hoc zatražene sentencije ministarstva trgovine, da bi se konkretni parbeni slučaj temeljito istražio. Tek na temelju takvih dokazala imala se utvrditi opravdanost željezničke tražbine. Svako sumarno i na temelju kontokorenta provedeno sudovanje kao jednostrana tvrdnja, koje nije bilo poduprto ni domirnom prisegom (kojom se nadomještavaju svi ostali protudokazi) u smislu trgovačkog zakona, bilo je protuzakonito.

Takav javnopravni privilegirani položaj jednog trgovačkog poduzeća imao je nekako obilježja naročite »željezničke« vlade u Hrvatskoj. Ta »vlada« je prema svojim potrebama mijenjala u svoju korist najprije ustanove svih pozitivnih autonomnih zakona i naredaba, kasnije i ustanove zajedničkog trgovačkog zakona, a prema tome i odredbe o prijevoznim poslovima. Tako su se iz Pešte uređivali uz norme upravnog prava i svi odnošaji iz otpremne sfere bez obzira na lokalno pravo i njegove egzekutivne organe u Hrvatskoj.

2. STANJE, KOJE JE DO 1918. GODINE VRIJEDILO ZA PRIJEVOZ OSOBA I ROBE

Otpremu osoba, prtljage, ekspresne robe i pasa regulirale su naročite ustanove, koje je izdavala svaka željeznička uprava za sebe. i to se zvalo lokalna osobna tarifa te željeznice. Manje željezničke uprave izdavale su prema svojim potrebama po jedan tarifni svezak za taj promet. Kod većih se uprava izdaju pravila, koja vrijede za otpremu osoba i t. d., u više odjelitih svezaka. Ti svesci su se zvali »Osobna tarifa, Dio I.«, a sadržavali su specijalne ustanove, dodane poslovnom pravilniku (»Uredbi«) s obzirom na prijevoz putnika i t. d. Te su odredbe nadopunjavale generalna pravila otpreme za tu vrstu saobraćaja kod te željeznice. Cjenici i naročita pravila, koja su se na njih odnosila, sadržani su opet u posebnom svesku, koji je bio označen kao »Osobna tarifa, Dio II.« Sve te odredbe vrijedile su dakako samo za lokalni saobraćaj jedne željeznice, a ne i za prijelaz preko pruga drugih željezničkih uprava.

Kad raspravljam o ustanovama, koje se tiču otpreme osoba i prtljage u bivšoj Translajtaniji, držim se publikacije »Tarifa, Dio I.« od 1. I. 1910. i »Tarifa, Dio II.« od 1. VII. 1913., koji su najposlije služili sve do listopada 1918., a i nešto kasnije, kod državnih željeznica u Hrvatskoj.

Sistem i sastav tih tarifa po stepenima »Staffeltarif«, koji je postojao do 1889. g. izmijenjen je te godine uvođenjem t. zv. zonske tarife za prijevoz osoba. Ta zonska tarifa značila je u svoje vrijeme evropsku senzaciju, i bila je pučka institucija od nemale važnosti. Kad se uvela ta zonska tarifa, znatno se razmahao osobni saobraćaj u Translajtaniji. Tarifa je imala najprije u susjednom saobraćaju t. j. kod putovanja na udaljenosti od najviše 25 km, gdje je počinjala »I. zona« H, tri susjedne zone, a za saobraćaj u daljinu uvedeno je najprije četrnaest, kasnije šesnaest zona.

Za regulaciju prijevoza osoba, prtljage, ekspresne robe, pasa i robe bio je do 1920. g. mjerodavan čitav niz zakonskih i reglementarnih ustanova generalne naravi, i to:

1. »Red o obavi i t. d.« od 1851. g., — zajednički zakon za željezničko upravno, otpremno i prijevozno stanje, koji je sadržavao generalne ustanove te vrste.

2. Trgovački zakon od 1875. g., kojega su ustanove dolazile u obzir u parnicama građanskog reda, kada nije bilo moguće u konkretnom slučaju aplicirati ni koju odgovarajuću ustanovu poslovnog pravilnika (»Uredbe«). Te ustanove jednake su skoro u svim evropskim zakonima počevši od francuskog »Code de commerce«.

3. Carinski i trgovački ugovor između Austrije i Ugarske od 1907. g. — Taj je ugovor vrijedio do sloma 1918. g.

4. »Convention à quatre«, ugovor sklopljen između bivše Austro-Ugarske monarhije s jedne, a Srbije, Bugarske i Turske s druge strane, 9. V. 1883. Ustanove tog ugovora vrijedile su djelomično i poslije 1918. g.

5. Međunarodna konvencija o otpremi robe, ugovorena 14. XI. 1890. u Bernu. Ta — prva — konvencija ne sadržava o osobnom saobraćaju još ništa. Taj je odnošaj uređen tek II. konvencijom, ugovorenom 23. listopada 1924. u Bernu. Konvenciji od 1890. g. pripada dopunski sporazum od 16. srpnja 1895., zatim bernski naknadni sporazum od 1. lipnja 1898. i drugi pariški naknadni sporazum od 19. rujna 1906.

6. Konačno je vrijedio za prijevoz osoba i robe sam Poslovni pravilnik (»Uredba«) od 1. siječnja 1910., koji je u nekim krajevima Jugoslavije bio na snazi do 1925. g.

Svi naprijed spomenuti propisi vrijedili su uz dopunske — dodatne — odredbe neograničeno sve do 1918. g. na ukupnom teritoriju današnje Hrvatske, a nešto i preko tih granica.

Svaki prijevoz, pa i prijevoz u putničkom saobraćaju, zavisio je:

I. od ispunjavanja prijevoznih uvjeta. Tu se sastajemo s mnogo raznih klauzula, koje imaju svoj oslon i temelj u § 4. »Reda o obavi« i t. d. od 1851. g.

II. Prijevoz ne smije biti zabranjen osim na temelju zakonskog propisa i radi čuvanja javnog reda. Tu je govor o prijevozu osoba, a naročito predmeta, koji su po zakonu i singularnim odredbama drž. vlasti isključeni od prijevoza, zatim o bolesnim i pijanim osobama i izgrednicima. Ovamo idu i predmeti, na koje ima poštanski erar prijevozni monopol (osim u Bosni i Hercegovini), među koje pripada i pisma svih vrsta. Opazio sam nekoliko puta, da su putne sveščiće za kružna putovanja, koja su izdavali službeni biroi za te poslove, otpremali za mađarske ere ti biroi po vlakovođi uz pouzeće. Biro, koji je prodavao te putne sveščiće, prodavao ih je vlakovođi, da ih on pouzećem unovči na određenoj stanici.

III. Otprema, koju traži koja stranka, mora biti *moguća*. Željeznica mora raspolagati odgovarajućim vehikulima, pomoći kojih će se moći izvršiti prijevoz. Katkad je otprema nemoguća zbog glomaznosti na prijevoz predanog predmeta. Dolaze u obzir i prilike, t. j. da li željeznica u času prijevoza raspolaže kolima onakve konstrukcije, koja mogu dopremiti kakvu opsežniju robu bez oštećenja do odredišta. Misli se ovdje i prijevoz lako pokvarljive robe, koja može trpjeti zbog zime u svojoj

kvaliteti, ili joj škodi prekomjerna vrućina (meso, povrće, cvijeće i sl.). — Kod toga prijevoza odlučuje i brzina vlakova, i manipulacija, koja ne smije biti birokratska.

Pojam više sile — vis maior, force majeure — koji isključuje odgovornost željeznice za bilo kakvu štetu, pa i nemogućnost otpreme robe, išao je među naškakljivija pitanja kod prijevoza putnika i robe. Što se imalo smatrati višom silom, o tom nije bila načisto ni željeznička uprava, još manje sudska praksa, a ni stručnjaci — komentatori. Ima vrlo mnogo oprečnih mišljenja u teoriji i praksi, kontraverza, ne baš površne naravi, tako da bi se u tom pravcu mogli nanizati nebrojeni primjeri. Pita se najprije kod razmatranja tog pojma »više sile« u svakom konkretnom slučaju, da li postoji u parbenom predmetu bilo na kojoj strani zla namjera (dolus) ili samo manji ili veći stupanj neopreznosti (culpa levis ili lata). Ali glavno obilježje — kriterij — te više sile ostaje motiv, da krivnja ne postoji, ako je čin učinjen bez volje, odnosno protiv volje čovjeka. Kod prosuđivanja tog odnošaja razlikuju se opet razni »podrazredi«, od kojih neki isključuju pojam više sile. Tako je tu i slučaj, za koji nitko ne odgovara ni po civilnom ni po kaznenom pravu. Ali ni bura, snijeg, mećava ne isključuje krivnju željeznice, ako se radi o glavnoj, svima atributima potrebnim za nesmetani saobraćaj opskrbljenoj pruzi, kaže jedna švajcarska sudska sentencija. Svaki slučaj te više sile valja prema tome prosuditi u tančine, jer objektivno, odnosno subjektivno shvaćeno bezuvjetno izricanje krivnje i dužnosti naknade štete od željeznice ne bi odgovaralo ni pravnoj svijesti ni pravnom redu.

Pita se, da li kod iznošenja slučaja više sile nosi bezuvjetnu odgovornost željeznica, ili je posrijedi djelovanje treće osobe, koja nije u službi željeznice. Komentator prijevoznog prava Rinaldini citira jedno rješenje suda u Antwerpenu, kojim se željeznica oslobađa davanja odštete za nesreću, koju je uzrokovao pijan kočijaš zabušivši se svojim kolima u vagon natovaren staklenim pločama. Kriv je bio sam kočijaš, a željeznica nije bila osuđena dati nikakvu odštetu.

Međutim ima i drugih klauzula, koje proširuju pojam više sile na događaje, koji nisu predviđeni u redovnom toku života i svojom težinom nadilaze dotadašnje nazore i shvaćanja o stupnju pogibelji. Spominje se tom prilikom kao viša sila i lom tračnica uzrokovan promjenom molekula u željezu kao događaj, gdje je vrlo teško utvrditi pravi tečaj tog procesa raspadanja. Sve se to reducira na promjene u naravi, koje nisu predviđene i ukidaju, odnosno snizuju dužnost željeznice, da pruži odštetu uopće ili samo do neke granice.

Pitanje štrajka i pasivne razistencije, koja je u početku XX. stoljeća uzbuđivala sve državne i gospodarstvene slojeve, pripadalo bi također u taj sektor. U povodu jednog pokreta te vrste izjavljuje švajcarski savezni sud 1901. g. da se ne radi o višoj sili, dok isti sud drugi put odobrava odredbu željezničke nadzorne vlasti, koja je u povodu štrajka švajcarskih željezničara produljila dobavni rok za prijevoz robe u kritično vrijeme. Pod koji pojam bi se imali svrstali slučajevi pasivne rezistencije (noviji pojam sabotaže je nešto drugo), nije se ni pokušalo izvesti na čistac.

Po vijestima u »Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen« br. 27 iz 1905 g. bilo je protivurječno prosuđivanje pojma više sile jako rašireno, osobito kod mađarskih željeznica, odnosno mađarskih sudova.

U povodu štrajka željezničara od 19. IV. do 23. IV. 1904. mnogo se pisalo o pravu štrajka i prepiralo se o tom, da li se željeznički službenici mogu kazniti zbog tog čina. Na tužbu željezničke uprave, koja je tim štrajkom pretrpjela znatnije štete, došla je stvar pred sudbeni stol u Pešti, ali su optuženi, njih trinaestorica, riješeni svake krivnje. Razlozi izneseni u osudi, koji su bili slabo uvjerljivi, vjerojatno su potaknuli naprijed spomenuti stručni list na onako oštru kritiku.

Prvi preduvjet svakog sudbenog postupka je nepristrano i izvanstranačko sudovanje. Ta nepristranost u Mađarskoj u stvarima, koje su imale samo malo političke primjese, nije nikada dolazila u obzir. Zato su bile značajne nebrojene parnice protiv slovačkih i rumunjskih rodoljuba, što su se vodile sve do 1918. g. s jedne, a parnica baruna Zeissig-Banfyja, koja je imala sva obilježja antidinastičke akcije, s druge strane. U prvim slučajevima vidjeli su mađarski sudovi samo bunjenje protiv jedinstvene mađarske države, a Banfy, koji je policijskim izvidima bio utvrđen kao veleizdajnik, izlazi iz sudbenog postupka sasvim čist i nevin.

Tako je bilo u parnici zbog štrajka željezničara. Branitelj dr. Vaszoni je samo upozorio suce (vidi djelo: »Dr. Ländler i dr. Lengyel, A tizenhármak bönpöre«, Parnica protiv trinaestorice, str. 468, koje je tada izašlo u Pešti) na mađarizatorsku misiju željeznice u Hrvatskoj kao olakotnu okolnost, i stvar je bila svršena. Optuženi, kojih je protupravni postupak bio izvan svake sumnje, riješeni su sasvim od optužbe. Sud nije uzimao u obzir ni materijalne ni etičke momente, dok izrazito političkih motiva na strani okrivljenih nije bilo.[48]

A da su kod optuženih i kod velikog broja štrajkaša postojale uistinu materijalne pretpostavke prostog kršenja, bez ikakve političke primjese, i subjektivni i objektivni učin krivnje, da je bilo nepobitnih pretpostavki kažnjivosti, vidi se iz protivpravnih činova, izvršenih u povodu i u toku štrajka. Tako su na pr. sami namještenici na mnogim lokomotivama odstranili poluge za kretanje, ispustili vodu potrebnu za punjenje kotlova iz staničnih rezervoara i silom spriječili one, koji su ostali kod posla, u vršenju rada, a to je po kaznenom zakonu od 1852. g. bio, barem u Hrvatskoj, zločin javnog nasilja, slučaj 5 (§ 85. k. z.), odnosno u posljednjem slučaju § 68., a i mađarski kazneni zakon od 1879. g. (zak. čl. V.) u 39. glavi kažnjavao je to po § 434. (namjerno oštećivanje željeznice i k tomu pripadnih predmeta). Zatim su protiv njih bile upravljene ustanove §§ 461. i 481. istog mađarskog zakona, koje izriču kaznu željezničkim činovnicima i ako nisu državni činovnici. Ta se naime rabulistika peštanske vlade upotrebljavala za željezničke činovnike u Hrvatskoj, kao da oni nisu bili državni činovnici.

Sa subjektivne strane povećavala je krivnju namještenika okolnost, da su oni, koji su naročito svečanom prisegom položenom pred izaslanikom vrhovne inspekcije za saobraćaj i brodarstvo u smislu § 102. željezničkog poslovnog »Reda« od 1851. g., obvezani čuvati željeznicu i njezine pripadnosti, sami svijesno i proračunano kršili dobro im poznate propise. Krivnja namještenika bijaše uzato i dolozna — namjerna —, jer su o tim i takvim manipulacijama već nedjeljama prije štrajka željezničari sasvim otvoreno raspravljali i donosili shodne odluke.

[48] Time se ne misli reći, da ih je trebalo osuditi, već se želi samo istaći, da ih nije trebalo osloboditi kao gorljive nosioce mađarizacije, već upravo zbog onog, zbog čega ih nisu htjeli osloboditi. (Op. M. D.)

Željezničari su riješeni svake krivnje samo kao prononsirani zastupnici mađarizacije u Hrvatskoj. U Mađarskoj su imali željezničari ionako mnogo simpatizera, jer su i tamo širili mađarštinu među Slovacima, Nijemcima, Srbima i Rumunjima.

Ali ni u Austriji nije bilo dosljednosti u sudovanju, odnosno prosuđivanju kriterija više sile. Austrijski vrhovni sud je 1905. g. proglasio štrajk kao višu silu, kod koje je isključena naknada štete od strane željezničke uprave. S druge strane doznačivali su austrijski sudovi otpremaocima - pošiljaocima, koji su tužili sudu željeznicu za tražbine nastale prije devalvacije krune, 1920. g. potpunu odštetu, zajedno sa zateznim kamatima u novoj valuti, t. j. u šilinzima, iako se devalvacija krune i pasivna rezistencija namještenika prije i iza 1918. g. mogla kvalificirati višom silom kao posljedica ratnih godina i ispričati događajima, koje željeznica nije mogla zapriječiti.

IV. Prijevoz robe, bilo komadne (denčane) bilo one, koja se otprema u dolnim tovarima, može se konačno uskratiti i sa svih onih stanica, koje nisu uređene za prijevoz robe uopće, a određenih artikala napose.

3. VLAKOVI

U željezničkom saobraćaju razlikujemo uz osobne vlakove, koji kreću u pravilu svakog dana i teretne vlakove, koji kreću redovno svaki dan ili na određene dane u nedjelji ili mjesecu. Osim tih redovnih ima i vlakova, koji kreću prema potrebama. Sve to biva po određenim, za neki razmak vremena — sezonu — utvrđenim, odnosno izdanim planovima — voznom redu. Ti vozni redovi izdaju se bez navođenja izrazito i isključivo teretnih vlakova — za upotrebu šire publike u naročitim formama, dok se za službene potrebe izdaju opet naročiti vozni redovi — knjižice, koje sadržavaju vozne redove vlakova najrazličitijih kategorija. U tim knjižicama sadržan je vozni red jedne ili više pruga pojedine željeznice, odnosno pruga. U voznim redovima, namijenjenim za upotrebu šire publike, sadržani su, kako je poznato, samo brzi, putnički, mješoviti i teretni vlakova, koji otpremaju osobe. Vozni redovi sadržavaju i podatke onih vlakova, koji služe uz osobni saobraćaj i za robni saobraćaj i eventualno za prijevoz vojničkih potreba, prijevoz momčadi i vojnog materijala u mirno doba. Čisti teretni vlakovi dijele se opet na redovne, t. zv. manipulativne, i obične teretne vlakove. Prvi voze obično uz kolne tovare i t. zv. zbirna kola za komadnu (denčanu) robu, a drugi voze samo kolne tovare. Pored tih vla-

kova puštaju se u saobraćaj i neredovni teretni vlakovi, koji kreću opet samo onda, ako ima za njih »bruta«. Osim takvih voznih redova postoje za staničnu i unutrašnju službu lakšeg pregleda radi naročiti službeni grafikoni, t. j. tabele, na kojima su nacrtani svi vlakovi, koji na jednoj pruzi kreću, redovni i oni, koji se uvode u slučaju potrebe.[49] Brzi i osobni vlakovi ucrtavaju se u te tabele debljim crtama, ostali vlakovi jednostavnim ili rastavljenim crtama. Time dobiva stanični egzekutivni organ mogućnost, da za čas pregleda sve vlakove, i ne treba listati po službenom voznom redu. Vozni redovi dijele se, kako je poznato i širim slojevima, poglavito zbog osobnog saobraćaja, koji se često mijenja, na ljetne i zimske. Izvanredni osobni vlakovi, koji predviđaju poslovni pravilnici, saobraćaju veoma rijetko, jer je bilo dosta redovnih vlakova na raspolaganju publici. Jedino su se takvi vlakovi uvodili za službene osobe, a prije za »dvorske« potrebe. Za mojeg službovanja tek je jedamput zamolio jedan zagrebački odvjetnik dr. Medaković poseban osobni vlak, da pohodi bolesnu majku.

Narudžba posebnih kola, odnosno odjela, još se upotrebljava, ali to biva većinom za državne funkcionere, visoke dostojanstvenike i t. d. O uređenju i sastavu vlakova raznih kategorija, rasporedu kola i sastavu vlakova raznih kategorija, rasporedu kola i strojeva kod njih, i njihovoj tehničkoj dotjeranosti, ne ću mnogo spominjati, tek s manipulativnih razloga moram se kadšto u tečaju daljih razmatranja o poslu (traffic) osvrnuti na te momente.

4. JAMSTVO ŽELJEZNICE ZA SVOJE OSOBLJE

Dokle jamči prevoznik za svoj personal, to je vrlo zakučasto pitanje saobraćaja na suhom i na vodi uopće, a kod željeznice napose. Ustanove, koje govore i jamče za nesmetani prijevoz osoba i robe, sežu sve do starog vijeka, a postojale su kao pravna pravila već u rimsko doba. Što se toga tiče vrijedio je već spomenuti »Receptum nautarum, cauponum et stabulariorum« — »Jamstvo brodara, krčmara i svratištara«, putnicima i otpremaocima robe za pravovremenu i točnu dobavu robe i putnika na odredište. Ta je ustanova bila sadržana gotovo od riječi do riječi u § 1316. građanskog zakonika (u vezi sa § 970. gr. p. p.).

Pitanje jamstva otpremnika bilo je predmet dugotrajnih rasprava kod utvrđivanja prijevoznih uvjeta naročito kod redakcije međunarodnog prijevoznog prava — sporazuma (I. Ue. G. — C. I. M. — M. K. R.). Kod toga dolazi do rasprave:

1. jamstvo otpremaoca,

2. jamstvo za prekršeni vozarinski ugovor,

3. jamstvo, koje izvire iz okolnosti, da je protivpravno uskraćena otprema neke robe.

[49] Ove grafičke tabele sadrže vozne redove svih vlakova, dakle i teretnih.

Monopol, koji uživa željeznica s obzirom na prijevoz robe na nekom teritoriju, obvezuje željeznicu, da prevozi robu sposobnu za otpremu bez obzira na osobu predavaoca i onim redom kako je dovezena na predajnu stanicu. Što se tiče tog »reda« bilo je naročito u Rusiji prije nekoliko decenija mnogo nesuglasica. Uskrati li željeznica prijevoz, ona odgovara pošiljaocu za eventualnu štetu, koju on trpi zbog takvog postupka. Pod tu štetu pripada i ozljeda ili smrt putnika ili pratioca pošiljaka i t. d. Za takve štete jamči po M. K. R. svaka država za sebe, t. j. jamči ona država, u kojoj se dogodio nesretni slučaj. Odgovornost ide i dalje, te se proteže i na slučajeve, kada je po srijedi depositum, t. j. kada se roba nalazi na skladištu same željeznice bilo iza dovršenog prijevoznog posla ili prije prijevoza. I u tim slučajevima jamči željeznica za štetu, ali ne kao vozar nego kao uredan trgovac u smislu trgovačkog prava, odnosno zakona.

Osim dvojba, koje su nastale među stručnjacima u povodu raspravljanja o tom koje se osobe smatraju kao namještenici željeznice, došlo je do daljeg pitanja, da li se ovamo broje i privremeni radnici, koji se s vremena na vrijeme nalaze u službi željeznice.

Zaključak, koji je donio plenum sporazuma u Bernu, bio je pozitivan, t. j. željeznica odgovara i za te pomoćne sile kao za svoje namještenike. Međutim željeznica nije jamčila, ako je te svoje privremene radnike ustupila samo izuzetno i za jedan određeni slučaj predavaocu ili primaocu robe, koji po tarifnim propisima moraju sami utovariti, odnosno istovariti robu.

Razumije se, da za djela svojih namještenika izvan službe, a privatne prirode, ne može odgovarati željeznički fiskus.

5. TARIFE

Kod toga naslova moram postupati što temeljitije. Sam pojam »tarifa« ne ću razglabati. Ne ću se osvrnuti ni na duga tumačenja pojedinih vrsta tarifa, ni na njihov oblik, ni kako su sastavljene, ni kakva je šema za izračunavanje i t. d. u porabi kod horizontalnih, a kakva kod vertikalnih sistema. O tome su već više puta predavali stalni i sporadični tarifni teoretičari i u našoj javnosti, prema naukama, kojima se na tom polju bave mnogi viši saobraćajno-znanstveni zavodi. To su teme, koje se obrađuju i u našim višim naučnim zavodima privrednog značaja. Neću se dotaknuti ni sastava same tarifne stavke, ni diobe dijelova samih stavova u manipulativne i prijevozne pristojbe. Nas interesira drugo.

Prije 1892. g. ubirao se u bivšoj Austro-Ugarskoj monarhiji kod nekih željeznica od stranaka kako u osobnom, tako i u robnom prometu neki »ažio« — nadoplata na prijevoznu pristojbu — u iznosu od 7%. Prema tome »ažiju« mijenjao se, dakle, i iznos podvoza, odnosno vozne cijene, katkad čak danomice, već prema burzovnom tečaju. Zbog tog »ažija«

bilo je među željezničkim personalom uvijek velikih »potjera«, kad se ispraznilo koje mjesto blagajnika, osobito kod putničkih blagajna, zbog »sportula«, koje su bile s tim skopčane.

Odnošaje pri zaračunavanju manipulacionih pristojba, na koje željeznica ima pravo za vršenje ličnih prijevoznih funkcija kao kod utovara, vaganja, prehrane živih životinja, pretovarivanja i slično, ostavljam potpuno po strani zbog toga, što su mnogobrojni. Isto tako ne spominjem ni zakonske i singularne odredbe o biljezima i tiskanicama, koje moraju nabavljati stranke i koje služe izdavanju raznih naputaka o raspolaganju pošiljkama i t. d.

Dužnost mi je međutim, da najprije nabrojim ustanove, faktore, koji su mjerodavni za sastav, izdavanje i publiciranje tarifa, za prilike i »neprilike«, koje su tangirale u svoje vrijeme neposredno ili posredno trgovačke i narodno-gospodarstvene interese Hrvatske.

O t. zv. savjetodavnim organima vlasti za tarifna pitanja već sam nešto spomenuo, kao i o manuelnom utjecaju raznih korporacija na formiranje i izdavanje tarife, tarifnih stavova i u samom mjesnom saobraćaju. Ministar trgovine u Pešti nije bio vezan ni na kakav zakonski propis s obzirom na sastav, visinu i aplikaciju tarifnih stavova u ovoj ili onoj relaciji.

Argumentirao se taj postupak frazom, da zakon o koncesijama od 1854. g., koji je uređivao te tarifne odnošaje, vrijedi samo za privatne željeznice i njihovo djelovanje, dok državne željeznice nisu vezane na ta pravila ni na druge obzire. Ni za ostale pristojbe, kao ni za formalnosti prijevoznog posla, nije se uzimao u obzir nikoji životni interes otpremalaca iz Hrvatske.

Za sastav, obvezatnost i valjanost tarifnih stavova, i u lokalnoj tarifi, važan je u prvom redu međunarodni sporazum od 1890. g., i to poglavito § 11., točka 1., koja izrijekom ističe: »Svaki privatni dogovor, kojim se jednom ili većem broju predavalaca robe daje olakšica s obzirom na tarife, *zabranjen je* i ne vrijedi«!

To pravilo, koliko god je kategoričke naravi, rijetko se uzima u obzir, a osim toga nailazi i na protivno tumačenje, pa se moram na tu okolnost ponovo osvrnuti u svojim razlaganjima. Ima naime više primjera, da je upravo otvoreno izigrano to načelo (vidi »Prometna politika«, str. 93—94), jer nema sankcija, koje bi priječile takav protivzakonit i nesolidan postupak.

I Nijemci poznati sa svojeg cjepidlačenja izdavali su nekoliko puta odredbe, koje su bile dijametralno suprotne toj zabrani. U borbi protiv autokonkurencije, koja se razmahala u dvadesetim godinama XX. stoljeća, izdale su u Njemačkoj državne željeznice nebrojene K-tarife, (konkurencionalne tarife), da se suzbije ta nemila utakmica. Kad ni to nije koristilo, dopuštena je nekim hamburškim špediterima kod prijevoza od 60.000 tona razne robe vrlo velika refakcija, — povratak većeg dijela od njih naplaćene vozarine. Stvar je došla brzo na javu, jer su ti špediteri, da namaknu potrebnu količinu robe, dalje tražili mušterije za svoj posao, te davali drugim špediterima privilegirane, t. j. za tu vrstu prijevoza valjane tovarne listove, kao što su to u svoje vrijeme činili i Mađari (vidi »Prometna politika« str. 51—52). »Tarifamt« u Münchenu, u kojem su si Bavarci osigurali neku sjenu državnog suvereniteta barem u saobraćajnim poslovima, imao je mnogo posla, da utiša buru, koja se podigla protiv tog protekcionizma na štetu drugih otpremnika, odnosno trgovaca i industrijalaca. Osobito je Švajcarska iskoristila sva sredstva, da suzbije tu neprilićnu autokonkurenciju, a i druge države nisu zaostale u toj borbi. Švajcarska je i osim drugih raznih šikanacija fiskalne prirode zabranila autima i kamionima, da upotrebljavaju alpinske ceste. Italija je nastojala silnim daćama ograničiti kretanje auto-vozila.

U pravnoj literaturi drži se da se davanje tajnih tarifa ne može zapriječiti, da će propisi s obzirom na »jednoobrazno primjenjivanje tarifa«, kako kaže M. K. R. »prema svakom jednako«, ostati na papiru, jer je izigravanje prelako, a kontrola kod tog postupka preteška. (Vidi »Enciklopedije« i t. d. II. izdanje 1919.—1924., sv. 5, str. 466).

Forma, u kojoj se najbolje očituje djelovanje tarifa i prijevoznog posla je t. zv. lokalna tarifa svake željeznice. Takve tarife izdaju sve željeznice, svaka za svoje pruge. Željezničke pruge, odnosno uprave, koje su u sastavu drugih željeznica, izdaju skupne propise o prijevozu u jednoj publikaciji. Tako se za vicinalne željeznice u Hrvatskoj i Mađarskoj, kojima su upravljale državne željeznice, izdavala povremeno debela knjižurina, u kojoj su bile nanizane pojedine željeznice, njihova kilometrička kazala, tarifni stavovi i izuzetne tarife dopuštene kod pojedinih vicinalnih željeznica. Za pruge samo državnih željeznica izdavala se naročita tarifa s Aneksom — Priključkom — »Függelék«. Bilo je i t. zv. priključnih tarifa između državnih i od njih upravljanih vicinalnih željeznica. Naročitu tarifu za lokalni promet imala je željeznica Zagreb—Samobor i Slavonska dravska željeznica braće Gutmann, a za vicinalnu željeznicu Barcs—Pakrac izdavala je povl. južna željeznica uza svoju lokalnu tarifu i posebnu lokalnu tarifu za spomenutu vicinalnu željeznicu. Povl. južna željeznica izdavala je uza svoju mjesnu tarifu i svoj naročiti priključak (ili »Aneks«) s olakšicama za određene predmete.

Što se tiče proglašivanja i publiciranja tarifa uopće učinjen je 1912. g. u Hrvatskoj pokušaj sa službene strane, — ut aliquid fecisse videatur — da se pokaže neka dobra volja, — zamažu oči dobrodušnim sinovima Hrvatske. Tadašnji je naime poslovođa dr. Baczynsky, kojemu je s peštanske strane dano neko veće područje i kompetencija u upravi, a i u drugim pitanjima, izdao činovniku slagališne službe M-u 1911. g. nalog da sastavi neki priručnik, vademecum, za otpremaoce robe u Hrvatskoj, t. j. da se bar u lokalnom saobraćaju tiska nešto, što će razumjeti domaći ljudi. Ali budući da taj činovnik nije bio nikada zaposlen u bilo kojem svojstvu u skladišnoj ni u staničnoj službi ili kod saobraćajne egzekutive, naloženo je ujedno bivšem predstojniku skladišta, B. (u K-u), da mu pomogne u tom poslu. Priručnik je izdan pod naslovom »Uputa o otpremanju robe i životinja« i t. d. u lipnju

1911., ali u svom najvećem dijelu vrijedio je svega 20 mjeseci.[50] Već 1. III. 1913. izdan je II. dio nove lokalne prilično prerađene tarife mađarskih državnih željeznica, a nekoliko mjeseci iza toga termina dolazi već izdanje prvog dodatka 1. IX. 1913. Taj dodatak tangirao je uz neke ostale mađarske stanice i Zagreb—Državni kolodvor kao loco—kolodvor i tranzito kolodvor, zatim stanicu Sisak, Zakány i druge.

Te mjesne tarife većih željezničkih uprava obuhvataju katkada niz svezaka za otpremu pojedinih vrsta robe (brašno, ugljen i druge). U tim se tarifama nabrajaju najprije specijalne ustanove, koje se tiču robnog prometa, a sadržane su u svesku zvanom »Tarifa, Dio I.«. Taj svezak je uz reglementarne ustanove sadržavao i egzekutivne odredbe, koje su se mogle upotrebiti kod prijevoza osoba, prtljage, ekspresne robe, pasa i ostale robe. Taj I. dio tarife i to odjelito za putnički i odjelito za robni saobraćaj, vrijedio je za sve željeznice u Translajtaniji.

Dio II. mjesne osobne tarife kao dopunska publikacija I. dijela mjesne tarife, sadržava potanje i poslovni pravilnik kao nadopunu tarifnih ustanova, neke vrste formalno pravo, skupa sa skrižaljkama o prijevoznim cijenama za osobe, prtljagu, ekspresnu robu i pse. K tom II. dijelu izdavane su ponekad kod željeznica sa zonskim sustavom i tabele s razdiobom stanica u pojedine zone, ili t. zv. stanične tarife za pojedine veće i čvorne stanice.

Za uređenje robnog prometa izdavale su se specijalne tarife, i to:

1. Robna tarifa (Dio I., Odio A), koji sadržava dalje pravilničke odredbe (reglementarne odredbe) kod prijevoza mrtvaca i robe;

2. Robna tarifa (Dio I., Odio B). U toj tarifi su nanizane opće i posebne pravilničke tarifne odredbe, opća klasifikacija robe, iskaz o nuzgrednim pristojbama, koje se zaračunavaju za razne protučinidbe, koje daje željeznica, odnosno stanice pojedinim strankama. Sve te pristojbe navode se redom u tovarnim listovima, i unose u toku prijevoza u te listove, a kod izručivanja robe na uputnim stanicama ubiru se od stranaka. Zatim taj svezak B. sadržava upute u tom, kakav omot mora imati pojedina vrsta robe skupa s iskazom o vrstama tih »ambalaža«. Uređuju se u tom tarifnom svesku i odnošaji javnih skladišta (reekspedicija i t. d.), koja su nekad bila vrlo važna.

3. Prijevoz živih životinja regulira najprije I. dio životinjske tarife. U toj tarifi su bile sadržane ustanove poslovnog pravilnika, zatim reglementarne i tarifne ustanove, koje nadopunjuju generalne propise (»Uredbe«), a odnose se na tu vrstu prijevoza. U toj se tarifi nalazi i iskaz o nuzgrednim pristojbama (napajanje stoke, dezinfekcija kola i slično), koje plaćaju stranke u toku prijevoza i iza prijevoza ili se naknadno bilježe u tovarni list. K toj su tarifi izdani dalji svesci, specijalno za prijevoz konja i stoke za rasplod. Po toj tarifi prevozila se u Hrvatsku rasplodna stoka, koju je u Njemačkoj nabavljao poznati ekonom Malin.

[50] Taj priručnik morao je prije svega sadržavati neku generalnu uputu za razumjevanje reglementarnih i tarifnih pravila i aplikacija tih pravila in concreto. To je sve manjkalo »narudžbi« Baczynskoga, koja pretežno, — in usum delphini — da se ne opaze očite nepravilnosti, regulira tek u pojedinostima te zamršene odnošaje.

4. Dio II. mjesne tarife sadržava potanke upute, kojih se željeznice imaju držati preko generalnih ustanova poslovnih pravilnika (»Uredbe«) prema svojim prilikama. U njoj su sadržani i vozarinski stavovi za udaljenosti izražene u određenom broju kilometara, ili za svakih 10 kilometara i pojedini tarifni razredi, prema kojima se izračunava podvoz za pojedinu vrstu robe po klasifikaciji (Tarifa, Dio I., Odio B.) — Kod manjih željezničkih uprava sadržava II. dio te tarife, i kilometričko kazalo, skupa s cjenikom (tarifni stavovi).

Toj mjesnoj tarifi pripada kao nadopuna poseban tarifni svezak, — priključak — aneks, u kome su nabrojeni predmeti, što uživaju kod prijevoza neku trajniju ili povremenu povlasticu. Poseban iskaz o povlasticama sadržava za pojedine predmete povlastice, koje traju najdulje godinu dana od dana objelodanjivanja.

Taj iskaz izdale su svake godine državne željeznice u Pešti u »Željezničkom i saobraćajnom vjesniku«, koji je obuhvatao i olakšice, što ih je davala povl. južna željeznica i povlastice za pojedine vicinalne željeznice. Spominju se u nabrajanju tih olakšica na prvom mjestu one, koje su davane na temelju lokalne tarife. Zatim se nabrajaju olakšice davane neposredno u korist prehrane Pešte, i to za podvoz sa svih stanica državnih željeznica, naročito za piliće, žive i zaklane, svježe meso, voće i t. d. (Klasifikacija: Pozicija G-21), povrće, jaja i drugu robu. Zatim je izdavana posebna tarifa za prijevoz i provoz živih pilića u raznim relacijama, i to najprije za pošiljke, koje su se prevozile u Peštu. Davane su za slične artikle olakšice, koje su vrijedile u saveznim tarifama za pošiljke, koje su kretale prema sjeveru i zapadu ili za stanice u Rusiji. Tarifna stavka je vrijedila samo za prijevoz količina teških barem 18.000 tona. Olakšice, koje su uživale neke eksportne kompanije u tom poslu, varirale su od 8—20% od stavova mjesne tarife, odnosno kod saveznih tarifa od onog dijela tarifnih stavova, koji se u ukupnoj stavci ticao ugarskih državnih[51] željeznica. Te su se refakcije izračunavale naknadno u komercijalnom odjeljenju ravnateljstva državnih željeznica u Pešti (Odsjek za povratak) na temelju dostavljenih dokumenata i tovarnih listova redovito nakon godinu dana.

Za brašno i ostala meljiva odobrena je bila povlastica, uz ostale stanice, od stanice Đakovo, Osijek, Inđija, Vinkovci, Zemun i Zagreb (1913. g. do konca te godine).

Jednaka povlastica bila je dana za pošiljke te vrste upravljene na stanicu Wien—Südbahn—Matzleinsdorf sa stanice Čepin, Đakovo, Osijek, Inđija i Mitrovica.

Povl. južna željeznica davala je u okviru tih povlastica u lokalnom saobraćaju, odnosno u saveznim tarifama (preko Rijeke u Sjevernu Njemačku, preko Marchegga i t. d.) povlaštene stavove, i to za pošiljke pšenice, raži i sličnih namirnica, od mnogih mađarskih stanica, a i od stanica Bjelovar, Đakovo, Osijek, Inđija, Noskovci, Strizivojna—Vrpolje, Sisak, Zagreb južni i državni kolodvor. Spomenute stanice imale su povlastice, t. j. snižene stavove i u II. dijelu Tarifa u I. svesku:

[51] I onih pod upravom ugarskih državnih željeznica.

Lučke tarife (Ugarsko-jadranski željeznički savez) za prijevoz brašna iz pšenice, raži i ječma. Đakovo je imalo osim toga prema II. dijelu, 2. svesku Tarife (istoga lučkog saveza) povlastice za Trst. Ta povlastica vršila se listarenjem, t. j. već kod predaje pošiljaka bez naknadnih daljih procedura u plaćanju odnosno povratku vozarine ili jednog dijela njezina.

Beočinski cement, ako se otpremao u količini od barem 50.000 tona i na udaljenosti veće od 100 km, imao je od polazne stanice povlasticu, t. j. stavove mjesne tarife razreda C.

Papir iz Zagreba (Tvornica papira) kod prijevoza od 300 t imao je olakšicu II. razreda, odnosno stavove IV. posebne tarife (specijalna tarifa). Dopuštene su bile stavke razreda B za papirne artikle, poslane sa stanice Zagreb državni kolodvor.

Pošiljke petroleja za Bosnu iz Bos Broda plaćale su mjesto stavova razreda A stavove I. specijalne tarife: petrolej iz Oršove, koji je išao na Rijeku, plaćao je stavku od 222 filira za 100 kg.

Bosanske relacije imale su uopće najrazličitije povlastice, ako se roba otpremala u Požun, Des, Peštu, Maros Vásárhely i t. d.

Sirovi petrolej imao je iz stanice u Galiciji na Rijeku (a i Trst!) povlasticu, da se na nj primjenjuju sniženi stavovi galičko-jadranskog-željezničkog saveza, i to u II. dijelu tarife.

Za dobavu od barem 4.000 t ugljena za plinaru u Osijeku plaćao se iz Jerovca (stanica vicinalne željeznice Varaždin—Golubovec) do Osijeka stav od 140 filira na 100 kg., a ako je pošiljka išla na Segedin, plaćao se stav od 124 filira na 100 kg. Udaljenost od Jerovca do Segedina je oko 160 km veća od udaljenosti Jerovec—Osijek, a stav je ipak bio jeftiniji za Segedin, nego za Osijek. Ta udaljenost nije takve vrste, da bi opravdavala toliku razliku s razloga tarife, odnosno rentabiliteta.

5. Vojnička je tarifa uređivala prijevoz vojničkih osoba, prtljage, i pošiljaka vojnog erara prema ugovoru, koji je s obzirom na to sklopila željeznička uprava s vojnom vlasti. Ti su stavovi bili gotovo niži od režijskih troškova željeznice.

6. Kilometričko kazalo. Taj iskaz sadržava i udaljenosti pojedinih stanica od čvornih do običnih stanica, koje leže u opsegu odnosne čvorne stanice. Tako je na pr. čvorna stanica Zagreb—Državni kolodvor — imala u svojem sklopu udaljenosti do svih stanica državnih željeznica — loco i tranzito — sve do krajnjih točaka nekadašnje Ugarske, t. j. sve do Predeala, Zwardona, Zsolne i drugil pograničnih stanica.

U tom kazalu bila su navedena i sva tovarilišta za pojedine vrste robe i obračunska mjesta, ako predajna postaja nije bila ovlaštena, da samostalno vrši obračunske poslove. Isto tako su u tom kazalu nabrojeni uređaji tovarilišta (mosne vage, dizala, tovarna mjerila za kola i drugo!), koji su se nalazili na pojedinim stanicama. Udaljenosti su bile utvrđene za saobraćaj u lokalnom i prelaznom (tranzito) saobraćaju, t. j. za tovare, koji su se vršili u granicama države ili na teritoriju te željeznice, pa i onakve, koji su glasili eventualno na druge željeznice, odnosno preko državnih granica prelazili u drugu državu ili u druge države.

Sve spomenute tarife i tarifne publikacije iskazuju se za svaku državu, odnosno za niz država opet u naročitom iskazu — publikaciji, — koja je sadržavala sve tarifne sveske za sve željeznice u jednoj državi, ali i u više država. Pritom se obuhvataju one savezne tarife, kod kojih sudjeluju domaće željezničke uprave. Ti iskazi u formi većeg sveščića izdavani su službeno, ali su ih izdavali i privatni poduzetnici, koji su primali i pretplate na te publikacije. Jedan takav iskaz izdala je 1913./14. g. Središnja predavaonica tarifa u Beču.

Za prugu Zagreb—Sisak, ili za jedan dio te pruge, vrijedili su naročiti propisi što se tiče tarifa. Za peage-vlakove državnih željeznica, koji su išli od Zagreba—Južni kolodvor, kasnije Zagreb—Glavni kolodvor do Siska, naplaćivana je za svaku osovinu naročita pristojba. Taj su promet po nalogu južne željeznice odnosno poslovnog ravnateljstva u Pešti svake četvrt godine kontrolirali njezini izaslanici kod prometnog odjeljenja zagrebačkog poslovodstva.

U dozvolama istaknute maksime vrijede također za tarifne, ali samo kod privatnih željeznica i do određene granice. Za starije koncesije bilo je mjerodavno kod promjene tarifa i tarifnih stavova ono stanje, što su ga noviji zakoni propisivali u tom pravcu.

Za vicinalne željeznice bili su mjerodavni za to fiksiranje pojedinih tarifnih stavova propisi sadržani u zakonima od 1880. i 1888. g., koji govore o *željeznicama mjesnog interesa.*

Kod sastava tarifa morale su se do 1918. g. uzimati u obzir i odredbe zakona *o podupiranju domaće industrije,* koji je izdan 1907. g. Prema tim odredbama mogao je ministar trgovine spomenutim tvornicama i industrijskim nastambama za njihovu gradnju i proširenje, za nabavu građevnog materijala i industrijskih instalacija dopustiti na državnim željeznicama i onim željeznicama, koje su imale državnu garanciju (ovamo se računala i povlaštena južna željeznica!) skupa s troškovima za dostavu kola i manipulaciju, upotrebu režijskih stavova, pače i potpuno brisanje svih naprijed spomenutih manipulacionih troškova. Zakon je određivao potanje uvjete, koji sadržavaju visinu jediničnih cijena, odnosno popusta, koji se dopušta za svakih 100 kg kod tovarenja kolnih tovara u težini od 5.000 do 10.000 kg. Kasnije se je to protegnulo automatski na kola sa 15—20 tona nosivosti, koja su se iza 1907. g. pojavila u većem broju u kolnom parku svake željeznice.

Taj se zakon mogao primijeniti i na gradnju kuća za poljoprivredne radnike (to su bili naročito zapostavljeni ljudi — mađarski specijalitet, gazdasági cselédek — poljska služinčad, neka vrsta modernih robova na bivšim latifundijama — pustama) mađarskih velikaša i na državnim domenama. Taj je zakon izdan na zahtjev mađarskih aristokrata, da se riješe brige za nastambu spomenute služinčadi.

Ugovori peštanskih vlastodržaca, kojima su oni pružali razne subvencije, oproste od poreza i biljegovnih pristojba i povlastice tarifne naravi na željeznicama, putnicima i robnim pošiljkama, t. zv. »*Ungaro-Croati*« i pomorskoj plovidbi »*Adria*« na Rijeci, pripadaju također u tu rubriku. Ti ugovori sadržavali su uz ostale brojne pogodnosti i subvencije u gotovu novcu i klauzulu, koja je obvezivala ta društva, da

izdaju izravne putne karte i prtljažne iskaznice na brodovima svog itinerarija. Ta su društva bila ujedno obvezana da na zahtjev stranaka priopćuju svakoj stanici državnih željeznica iznos vozarine, koji se po jedinici (100 kg) ima plaćati za neku robu s te stanice do odredišta luke i broda njihova itinerarija. To su bile one luke, u kojima su pristajali brodovi tih društava primajući za to po pomorskoj milji određenu godišnju subvenciju uz naprijed spomenute beneficije.

Sličan ugovor postojao je i s »*Riječnom i Pomorskom plovidbom*«, koja je imala sjedište u Pešti, i to počevši od 1894. g. Kod tog društva bili su važni niski pretovarni stavovi, t. j. pristojbe za utovar, odnosno pretovar iz broda (šlepova) na željeznička kola i obratno. Tim je povlasticama bila svrha, da prošire saobraćaj kod dunavskih lučkih stanica. To je bila t. zv. pretovarna tarifa (átrakodási dijszabás), kakva je postojala za sjeverno-češke stanice (Usti nad Labem, Podmokly i t. d.) u saobraćaju po Labi s Hamburgom.

S obzirom na pojedina »*imena općina i ostalih mjesta*«, kako kaže zakonski tekst (a to je bilo važno i za željeznički saobraćaj) izdan je 1898. g. zakon, koji je davao mađarskom ministru unutrašnjih poslova, bez obzira na Hrvatsku, vlast, da daje nova, razumije se isključivo mađarska imena općinama i mjestima, odnosno da »utvrdi njihov pravi naziv«. O tim odnošajima imala se voditi u Pešti naročita gruntovnica imena, zvana »zemaljska gruntovnica« (»Országos törzskönyv«). Taj zakon nalaže, da se utemelji takva gruntovnica i u njoj utvrde imena, bez obzira na to, da li su to oznake iskazane u državnom *službenom* ili drugom *jeziku*.

Pritom se mislilo na hrvatski jezik, a taj naziv, odnosno ta riječ se nije »smjela« nikako ušuljati ni u zakon, a ni u kakve službene ili poluslužbene publikacije, pa bile one i strogo stručnog značaja. Tako Sulyek Imbre, sastavljač posve stručne tarifne knjige »A vasúti dijszabás« (»Željeznička tarifa«) zna kod raspravljanja o tome, kako se imaju ispunjavati tovarni listovi, t. j, što se smije unositi u tovarni list, za ubilježbe na mađarskom jeziku. On zna međutim i za ubilježbe pisane »Tót nyelven«, na slovačkom jeziku, u kojem se također mogu ispunjavati tovarni listovi predavani na stanicama Translajtanije.

Da se pod nazivom »tót nyelv« razumijevao samo hrvatski, a nikako slovački jezik, ne treba naročito isticati kraj inferiornog položaja, koji su u Mađarskoj zauzimali jezici pojedinih narodnosti. Slovački se nije smjelo na teritoriju današnje Slovačke ni pisnuti ni na turističkim cestama u Mađarskoj. To je odgovaralo sasvim onoj čuvenoj mađarskoj »maksimi«: »Tot nem ember!«[52] Sulyek je znao i morao je u smislu poslovnog pravilnika poznavati odredbu, koja predviđa u Hrvatskoj porabu hrvatskog jezika kod ispunjavanja tovarnih listova, ali nije ni spomenuo tu činjenicu. Misli se ovdje na dodatnu ustanovu § 56. Poslovnog pravilnika («Uredbe«) pod točkom 1. Ta je ustanova dopuštala uporabu hrvatskog jezika i kod ispostavljanja tovarnih listova na području cijelog teritorija Translajtanije uz njemački ili mađarski ispostavljeni tovarni list. Tek ako je roba išla preko granice Translajtanije, morao je i mađarski tekst imati njemački prijevod.

Kod formacije tarifa mjerodavne su i mjere i utezi, o kojima govori zajednički zakonski članak od 1874. g., i to po obujmu m² — četvornom metru, i po težini od 100 kg ili 1.000 kg. 1.000 kg su mjere redovno kod ugljenih tovara, a za ostalu je robu 100 kg običajna mjera, odnosno jedinica, na skoro svim kontinentalnim željeznicama.

Među propise o plaćanju vozarine pripadao bi i Zakon o novcu, izdan 1892. g., kada se uvodila krunska valuta. Taj je zakon bio mjerodavan i za izmjenu stranog novca u domaću valutu kod plaćanja po osobnoj tarifi kao i kod plaćanja podvoza i pristojbi po robnim tarifama i za sve što je bilo fiksirano u stranoj valuti.

Radi toga su svakog dana ili po potrebi vješali kraj blagajne na stanici službene tečajeve, koji su bili notirani na burzi. Jedni tečajevi uređivali su redovni novčani promet, a drugi su vrijedili samo za željezničke obračune. Ti tečajevi obuhvatali su najvažnije evropske valute, a i dolar USA. Prema tim tečajevima preračunavale su se svote, koje su bile unesene u tovarne listove, a pokazivale su troškove do granice vlastite države, ako se stavke nisu morale plaćati u zlatu ili drugoj valuti. U toj valuti ubirala se onda od naslovnika vozarina skupa s pristojbama, koje su narasle od državne granice do uputne stanice. Ako je pak pošiljka išla dalje, to se do granice nastali iznos predavao u domaćoj valuti susjednoj državi, odnosno željeznici, koja je eventualno ponavljala taj postupak.

Godine 1895. izdao je ministar trgovine naročiti pravilnik, koji je određivao davanje *podvoznih povlastica* (br. 79.749). Taj pravilnik, koji je sadržavao modalitete, uz koje su se davale povlastice, oslanja se na carinski i trgovački ugovor Translajtanije s Austrijom, a napose na koncesijski zakon od 1854. g. — Kod razmatranja tih odredaba moram se ograničiti samo na glavne točke.

Taj pravilnik obuhvata sve povlastice, koje se mogu odobriti od obligatnih stavova lokalnih i saveznih tarifa i od priključaka, aneksa, tim tarifama. Davale su se povlastice i od pojedinih nuzgrednih pristojbi. Spomenute povlastice protežu se na naročito označenu robu i robne razrede, ali i na zbirnu robu, na kolne tovare, — na pošiljke, koje se u određenim razmacima vremena otpremaju ponovo. Konačno se dopuštala i snižena ležarina za robu, danu u skladište, snižena kolna stojarina i sniženje sličnih pristojbi.

Te povlastice daju se ili tako, da se dopuštena u konkretnom ili za konkretne slučajeve utvrđena niža vozarina ili pristojba odmah unese, odnosno obračuna u tovarnom listu (listarci) — ili se daje takva povlastica stranci preko povratka (reklamacija). A vraćaju se ti iznosi, pošto su stranke već platile redovnu pristojbu, i predložile željezničkoj upravi tovarne listove, koji se odnose na potpuno vraćanje ili vraćanje jednog dijela uplaćenih voznih taksa. Obično se kod tog postupka radi o većim količinama i dobavama u jednakim razmacima vremena i za određene pruge ili relacije. To su t. zv. refakcije, uz koje ima i brojnih super-

[52] Prof. Šenoa je sam doživio u Slovačkoj zgodu, kad se neki seljak (Tot nem ember) pod terorom vlasti morao ugibati susretu sa stranim turistima.

fakcija, t. j. pošiljaoci robe dobivaju osim redovne refakcije dalju premiju, ako osim ugovornih iznosa predaju još dalje količine na prijevoz uz dosadašnje uvjete.

Sve te povlastice vodile su se u naročitim knjigama kod svake željezničke uprave, pa ih je imao pravo kontrolirati nadzorni organ ministra trgovine. Značajna je jedna klauzula iz § 4., točke 2., te naredbe, koja određuje da se uz *odobrenje ministra trgovine može odustati od proglašenja tih povlastica*, ako je govor o povlasticama ili robi, kojih proglašenje bi se kosilo s vojničkim i državnopravnim obzirima (sic!?). Nadalje ne treba prema tome pravilniku proglasiti povlastice, koje se izdaju na *temelju objelodanjenih i zbog toga dosta poznatih zakonskih odredaba*. Ta klauzula ne treba potanjeg tumača. Kao ironija zvuči pritom odredba § 6. istog pravilnika, koja kaže: »Treba se na prikladan način pobrinuti, da općinstvo na svakoj stanici bude upućeno u povlastice, koje na njoj (scil. stanici) vrijede«.

Naredba obuhvaća skoro čitavih 11 strana osmine, a stupila je na snagu 1. siječnja 1896. g. (Protivno svim zabranama, da tajne tarife ne vrijede).

Na to mjesto imale bi doći ustanove brojnih dozvola pojedinih željeznica, na temelju kojih su sastavljene tarifne formacije, ali kraj njihova velikog broja nemoguće je sve nabrojiti s obzirom na opseg djela. Svaka takva isprava ima naime osim šablonskih uvjeta redovno i naročite klauzule o konstitutivnoj financijskoj tarifnoj i egzekutivnoj službi kod odnosne željeznice.

Pravilnik *o biljezima i pristojbama* izdan na temelju zak. čl. VIII. od 1883. g., imao je veću važnost za autonomni proračun Hrvatske do 1889. g.

Bilo je to u doba kad se u Pešti u kvotu autonomnog proračuna uračunavalo kao zajednički izdatak sve, što tamo pripada i ne pripada. Uračunato je Hrvatskoj i ono, što je investirano i potrošeno jedino za mađarske svrhe, a da se istovremeno nije u zajedničke primitke knjižilo sve, što je doista bilo zajedničko. Tako su se istovremeno dvostruko prikraćivali autonomni prihodi Hrvatske na svim poljima.

Prema izvještaju mađarskog ministra predsjednika za 1909. g. unišlo je od željezničkih poduzeća te godine za prodane karte i otpremljenu prtljagu biljegovanih pristojbi ukupno 3,317,616.23 kruna, a od robnih pošiljaka 1,279.002,92 krune.

O porezu na posao, tecivarini, dohodarini i drugim poreznim oblicima, koje su plaćale privatne željeznice i njihovi namještenici, nije bilo spomenuto u izvještajima izdanim od peštanske vlade ništa.

Hrvatska je morala prinositi svoj dio za plaćanje kamata pasivnih željezničkih pruga u sjevernoj Mađarskoj, ali da za uzvrat participira i na prihodima i porezima, koje je plaćala željeznica, građena novcem na pr. iz krajiške investicionalne zaklade ili iz zajmova, za koje su plaćeni kamati po ključu 44 : 56, o tome nisu htjeli u Pešti ništa ni čuti. (O tome više kod obračunskog postupka).

Za sastav tarifnih stavova i tarifnih odredaba mjerodavne su i naredbe skupnog ministarstva, odnosno ministra trgovine, koje izdaje on

sam ili u sporazumu s kojim drugim nadležnim ministrom. (O autonomnim organima Hrvatske i njihovu sudjelovanju kod tih posala ne govore te naredbe u pravilu sasvim ništa; vidi Sulyek I.: »A vasúti dijszabás«, str. 53. — željeznička tarifa). Izaslanicima vlade s Markova trga jednostavno su se predlagali već gotovi falsificirani računi, a prigovore bilo kakve vrste nisu se ti autonomni činovnici usudili ni postaviti, a kamoli tražiti da se i uzimaju u obzir.[53]

6. MEĐUNARODNI UGOVORI I SPORAZUMI

Prvi takav ugovor, kojeg ustanove su utjecale i na tarifnu situaciju u Translajtaniji do 1918. g., jest privremeni sporazum o carinskim i trgovinskim odnošajima između Austrije i Mađarske od 29. VII. (21. VIII.?) 1868. g. Značajan je § 11. tog sporazuma, koji kaže, da se svako stručno ministarstvo ima pobrinuti, da druga stranka (Beč i Pešta) *bude obaviještena o svakom utvrđivanju otpremnih cijena* (tarifa), o voznom redu, i drugim odredbama saobraćaja. (Ta odredba jedva da je kada dobila konkretniju formu i solidniji sadržaj.)

a) Convention à quatre

(s obzirom na tarife)

Već je 20. III. 1880. bila ugovorena (zak. čl. XXXV. od 1880. g.) nagodba između bivše Austro-Ugarske monarhije i Srbije s obzirom na uređenje saobraćajnih odnošaja i određivanja željezničkih tarifa. Ali je za promet između zapada i istoka, na kojem je Hrvatska bila interesirana kao tranzitna zemlja, važnija bila u naslovu navedena konvencija.

Prema § 9. bile su kod prijelaza robe iz jedne države u drugu isključene jednostrane tarifne povlastice za podanike pojedinih ugovornih stranaka. Isto je tako bilo ugovoreno, da se ne će kod domaće robe upotrebljavati nepovoljnije stavke za onu robu, koja s teritorija jedne države prelazi u drugu, bez obzira na to, da li ona tamo ostaje ili samo prolazi preko njezina teritorija. Ali u granicama svake države ostavljalo se prema toj konvenciji svakoj državi njezino tarifno vrhovništvo u lokalnom saobraćaju. Ovamo nije pripadala ona roba, koja je prelazila granice u prekinutom prometu. U međunarodnom saobraćaju ima se postupati prema načelu (§ 10.) najvećeg povlaštenja. Visoka Porta ne će kod ugovaranja sa stranim vlastima ni posredno, ni neposredno dopuštati niže stavove nego ih upotrebljava u prometu s Austro-Ugarskom. Istog će se principa držati u prometu sa Srbijom i Bugarskom. Ali pritom se imaju uzimati u obzir odredbe prijašnjih koncesija privatnih

[53] Radi se redovno o izaslanicima Računarskog ureda Zemaljske vlade u Zagrebu.

društava, ako su tome protivne. Turska i Bugarska uživaju na srpskim prugama iste pogodnosti, koje se imaju osigurati i u prometu do Pešte i Beča.

U tom se prometu imaju utvrditi i izravne stavke između pojedinih većih stanica budućih željeznica, računajući ovamo Istambul i Solun. Ovamo pripadaju izravni stavovi s Bečom i Peštom.

Naprijed spomenuta konvencija dopušta ujedno i ograničenu upotrebu virtuelnih kilometara na balkanskim prugama. Prema toj konvenciji smiju ugovorne željezničke uprave uzimati u obzir uspone od preko 10‰, i zavoje od 600 i manje metara promjera, ali sve u takvoj mjeri, da ukupna duljina virtuelne pruge ne smije prekoračiti za više od 100% faktičnu duljinu pruge.

b) Saobraćaj s Bosnom i Hercegovinom

O visini pojedinih tarifa u saobraćaju s Bosnom i Hercegovinom utvrđene su 7. studenoga 1900. u prometu s Austrijom i Translajtanijom naročite odredbe za unutrašnji promet. Osiguran je osobito utjecaj Pešte na formaciju tarifa u Bosni i Hercegovini.

c) Zapisnik od 8. listopada 1907.

Godine 1907. nastala je u povodu ugovorene izgradnje veze Austrije i Translajtanije s Dalmacijom potreba, da se urede uz građevne odnošaje i tarifni odnošaji u toj relaciji. To je fiksirano u zapisniku navedenom u naslovu, sastavljenom u Pešti. Kod utvrđivanja tih točaka istaknuto je u drugom naslovu, da na svim dalmatinskim prugama tarife imaju biti tako sastavljene, da robni saobraćaj između Austrije i Ugarske s jedne, a Dalmacije i preko nje s druge strane jednako tretira bez obzira na kilometričku udaljenost, t. j. daljine, odnosno duljina pojedinih sveza s lukama u Dalmaciji ima biti jednaka što se tiče tarifnih stavova. Tako je bilo isključeno favoriziranje jedne rute na štetu druge (austrijske ili ugarske).[54]

Zatim su tom prilikom ugovorene i pomorska lučka tarifa i konkurencijske prilike. Naročito se austrijske državne željeznice obavezuju prema mađarskim državnim željeznicama, da će pruzi Čakovec—Bruck osigurati procenat robnog saobraćaja.

[54] Taj je postupak usvojen i poslije 1918., kada je na pr. u Čehoslovačko-jadranskoj lučkoj tarifi izjednačena duljina kod stavova za Rijeku, Split i Šibenik. Međutim je značenje jedne i druge mjere različito, i njima se htio postići drugi učinak. Mađari su naime svakako htjeli zaštititi prugu prema Rijeci, kao i prosperitet riječke luke. Jedna od tih mjera bilo je stalno otezanje gradnje ličke željeznice, odnosno ostvarivanje veze između Hrvatske i Dalmacije, tako da put do mora bude nerazmjerno predugačak preko Bosne. Zato je lička željeznica projektirana tako dugačka i s takvim usponima i izgubljenim padovima, da nikad ne bude sposobna za konkurenciju s riječkom prugom. Čehoslovačko-jadranska lučka tarifa omogućuje otpremaocu izbor, a istovremeno je ona bila instrumenat Jugoslavije i njene saobraćajne politike, da omogući tranzitni promet i tom ličkom prugom i da zaposli trgovačku mornaricu domaće zastave (Opaska M. D.).

U povodu toga se, kako se u toku rada pokazalo, uredilo (na papiru) i pitanje odnosa Rijeke i Trsta s obzirom na saobraćaj i tarifiranje.

Prema tome zapisniku imala se željeznička veza s Dalmacijom uspostaviti tako, da se izgradi normalna trasa do Novog Mesta (Rudolfswert u R. C. Bl. Nr. 281.) preko Černomlja i Metlike do hrvatske granice (vidi: Žurni prijedlog zastupnika Vukovića i drugova u Bečkom parlamentu i od Knina do granice Hrvatske). Za tu prugu bila su već odobrena sredstva zakonom od 30. decembra 1907. Gradnja pruge od Ogulina ili druge koje točke pruge Karlovac—Rijeka preko Otočca, Gospića, Gračaca, Male Popine i Pribudića imala se početi 1908. g., a dovršiti najkasnije do listopada 1910. g., odnosno prosinca 1911.; ako vlada u Pešti ne bi izvršila svoju obavezu, imao je u smislu čl. XXXV. austro-ugarske nagodbe iz 1907. g. stvar riješiti obranički sud.[55]

d) Poslovni pravilnik (»Uredba«) od 1. V. 1898. ugovoren između bivše Austro-Ugarske monarhije i Njemačke s jedne, a Srbije, Bugarske i Turske s druge strane.

Ta »Uredba» imala je svrhu proširiti međunarodnu suradnju na polju otpremnih pravila i tarifnih formacija, koje se time uređuju prema načelima sadržanim u CIM—MKR od 1890. g. Za Srbiju izgubio je taj poslovni pravilnik snagu i postao bezpredmetan pristupanjem te zemlje spomenutom međunarodnom (bernskom) sporazumu.

e) Berlinski sporazum od 1. IV. 1885.

Taj sporazum govori o javnosti tarifa i o zabrani tajnih refakcija. Izdan je taj sporazum s obzirom na kartelne ugovore o diobi saobraćaja, što ide u zapadne države Evrope. Prema tim ugovorima imala se isključiti svaka utakmica u pojedinim relacijama, a pritom su dolazile u obzir (uz željeznička poduzeća) i brodarske kompanije (na Rajni). Cilj im je da odrede izravnu otpremu i računanje podvoza i da predavaocima robe pruže priliku najjeftinije otpreme. Sve se to uređivalo naročitim kartelima. (Prema Sulyek I.: »A vasúti dijszabás« — Željeznička tarifa, str. 60—62).

f) Sporazum o diobi saobraćaja, odnosno i diobi raznovrsnih tarifnih stavova

U tim ugovorima, u kojima su tangirane samo unutrašnje prilike pojedinih željeznica, pa i važna financijska pitanja, sadržani su modaliteti o diobi stavova između tih željezničkih uprava i o obračunu, koji je provodio naročiti obračunski ured u Segedinu. U tim sporazumima

[55] Vlada u Pešti nije ispunila obavezu, a počela ju je ispunjavati tek onda, kada ju je na to primorao zajednički generalštab.

govor je i o odredbama o upućivanju — instradaciji — pojedinih pošiljaka. U vezi s tim ugovorima važni su za tarifne sisteme i dogovori željezničkih uprava o diobi saobraćaja, da se isključi konkurencijski postupak.

Te su odredbe bile nebrojeno puta izigravane preuzimanjem konkurencijskih stavova od drugih željezničkih uprava. Prema tim »uzancama« obvezale su se željezničke uprave strankama koje bi inače otpremale neku robu drugim, jeftinijim putem, da će je preuzeti na prijevoz uz iste, odnosno i veće povlastice, — niže tarifne stavove — nego bi im osigurao izravniji put, koji su dotle upotrebljavale. Tako su Švajcarci preuzimali robu, koja bi inače imala kretati preko Austrije t. j. preko Brennera i Thauern-željeznice u Njemačku, na svoje pruge (via Gotthard ili Lötschberg). Strankama su se tom prigodom vraćale razlike između stavova stvarno upotrebljene pruge i jeftinije rute. O toj nešto nesolidnoj utakmici dale bi se pisati cijele knjige. Dosta je da istaknem, da je ta borba za »tranzit« već prije zauzela neviđene dimenzije, tako da su morale intervenirati državne vlasti, kako bi se stalo na put tim makinacijama konkurencije.

Dioba tarifnih stavova obuhvaćenih u saveznim tarifama provodila se kod obračunskog postupka prema naročitim tabelama uvažavajući razne relacije — duljine pojedinih pruga. Takvih relacija bilo je kod gušće željezničke mreže, kojom je disponirala pojedina željeznička uprava, vrlo mnogo. Ako je tako pošiljalac htio izračunati na temelju savezne tarife najjeftiniju stavku od predajne do uputne stanice, onda je morao sve dione stavke, koje su tangirale traženu relaciju (svaka za sebe), zbrojiti pa je rezultat između dviju svota, koji je davao najjeftiniju ukupnu stavku, bio savezna stavka i osnovica za izračunavanje vozarine.

g) Sporazum o uzajamnoj uporabi kola

Takav sporazum ugovoren je potanko među interesiranim željezničkim upravama u prosincu 1912., a dobio je obaveznu snagu od 1. I. 1913. Taj sporazum regulira postupak, koji se ima držati kod prijelaza kola s jedne željezničke uprave na drugu. Govor je samo o teretnim kolima, dok se za prijelaz putničkih kola raznih kategorija (i motornih) sklapaju naročiti sporazumi.

Prijelaz je u pravilu dopušten samo kolima onih željezničkih uprava, koje su sklopile taj sporazum, ali se dopušta prelaženje i kolima drugih željeznica. Kod toga se smatra, da su ta kola vlasništvo one željeznice, koja ih je predala na pograničnoj stanici drugoj željeznici, koja je također članica sporazuma. Ugovor određuje, koja se kola smiju preuzeti i kada (kola se preuzimaju svakog dana od 6 sati ujutro do 6 sati navečer barem tri puta). Ugovorna željeznica može otkloniti prijelaz stranih kola naročito onda, ako se radi o kolima, koja nemaju odgovarajući razmak osovina ili su preteška, tako da prekoračuju dopušteni pritisak na osovini, kad se radi o tovarenju kola kod povratka i t. d.

Kod prijelaza imaju se sva kola označiti naročitim ceduljama, na kojima je napisano ime prijelazne stanice, dan i sat prijelaza. Te se cedulje ne smiju odstraniti prije povratka kola njihovoj željezničkoj upravi.

Dalji propisi govore o tovarenju onih kola, koja su došla na teritorij druge željeznice i vraćaju se natrag. I ta je kola dopušteno natovariti uz uvjete, koji vrijede za prijelaz u drugu državu. Ako se kola ne natovare, onda im se mora pridati naročiti popratni list.

Sporazum predviđa i posudbu kola, ako se tovari roba, koja se otprema u skupnom interesu. Pri tom postupku točno su utvrđeni termini, koji vrijede kod otpreme i vraćanja takvih kola. Ako povratak kasni, kriva željeznička uprava plaća šesterostruku tečajnu globu od svakog kolnog kilometra. Prema tome se regulativu računa doba vožnje tako, da se za prevaljenih 75 km. računa pristojba za jedan dan, a za svaki dalji put od 75 km do 200 km računaju se dva dana, odnosno za svaki dalji put preko 200 km opet jedan dan.

Za upotrebu kola računa se najam, i to za prevaljeni put (tečajnina) i za utrošeno vrijeme. Za zakašnjenje vraćanja kola plaća se od siječnja do uključivo lipnja niža, a za ostali dio godine viša pristojba po kolima osobnim ili teretnim.

Naročite odredbe postoje o uvjetima za prijevoz, a pritom se mora paziti na stanje kola i njihove pripatke (tovarne utenzilije, lanci, pokrivači i sl.). Eventualne štete imaju se na prijelaznoj stanici zapisnički utvrditi pa je za popravak kola određen naročit postupak, koji predviđa i cijene pojedinih dijelova kola. Iskaz, koji sadržava eventualne manjke za sastavne dijelove kola, ističe za svaki komad naknadu, koja se imala platiti stranoj strojarnici. Iskazu su dodani brojni crteži, u kojima su posebno označeni troškovi za popravak, a posebno za sam sastavni dio kola, koja se imaju popraviti.

Sporazum sadržava i odredbe o tovarnim pomagalima, navlastito o ponjavama, koje kod povratka moraju biti povezane užetima, dok ostala pomagala, kao lanci, užeta i tovarna drva, moraju imati popratnu tablicu od drva ili ljepenke pričvršćenu na predmetu.

Oštećena kola valja posebno označiti ceduljom, na kojoj je manjak označen crvenom tintom. Sporazum donosi i propise o razmaku između dviju osovina i maksime za odskočnice, odbojnice (pufere) i t. d., nacrte lokota za osobna kola i druge analogne propise.

h) Poslovni pravilnik za Savez njemačkih željezničkih uprava od 1. I. 1910.

Taj se savez temelji na najstarijem izvoru željezničkog prijevoznog prava, i to na poslovnom pravilniku od 1. svibnja 1848., odnosno od 1. srpnja 1850. Prvi korak u tome poslu učinjen je već 1847. g. izdavanjem općih propisa za izravni prijevoz osoba i robe. Taj je reglement vrijedio i u bivšoj Austro-Ugarskoj monarhiji, a u Translajtaniji kao lex contractus (ugovorni zakon) od 1. srpnja 1863. g.

7. MEĐUNARODNE TARIFE

a) *Tarifni savezi općenito*

Taj institut željezničke tarifne tehnike međunarodnog saobraćaja, koji se prije 1918. g. mnogo primjenjivao doživio je u početku i u toku prvog svjetskog rata 1914. do 1918. g. potpuni debacle. Ovdje se moram dotaknuti najrazličitijih saveza koji su tangirali stanice u Hrvatskoj, iako često ne kao hrvatske, jer su, kako naprijed dokazujem, zazirali i od samog tog imena, nego kao »prirepine« pruga, kojima su upravljala »gg.« u Pešti.[56] Tako je bio govor o »Zapadno ugarsko-austrijskom željezničkom savezu«, a pri tom su se pod »zapadnom« Ugarskom razumjevale stanice u Hrvatskoj. Drugiput strpane su stanice u Hrvatskoj jednostavno pod »Magyarország«, kao zgoljne mađarske stanice (»Austrijsko ugarski željeznički savez«). U tom savezu figurirale su naročito stanice u Srijemu.

Svaki takav savez sastajao se, odnosno obuhvatao je u početku barem dvije željezničke uprave na području jedne države. S vremenom su počeli osnovati takve međunarodne saveze, koji su obuhvatili čitav niz država i željezničkih uprava. Na čelu takvog saveza stajala je poslovna uprava. Ona se imala brinuti za izdavanje i uređivanje samih tarifnih svezaka, uređivanje međusobnih prilika, dalje za sastav prijedloga o novim stavovima kao i za izmjenu starih preko singularnih odredaba ili dodataka tarifa i priključaka (»Aneksa«). Sastav sjednica tih uprava i prinos za zajedničke svrhe ustanovljivali su se prema duljini pruga, kojima su upravljale pojedine željeznice. Na konferenciji imala je svaka uprava pravo na broj glasova prema duljini svojih pruga.

b) *Savezne tarife, kod kojih je Hrvatska participirala izravno*

1. Općenite napomene

Ne može se matematičkom točnošću utvrditi, koje su sve stanice bile sadržane u pojedinim tarifama te vrste (vidi iskaz), jer je za to potrebna potpuna tarifna zbirka, koja mi nije na dispoziciji, a nije je bilo u svoje vrijeme ni kod zagrebačkog poslovodstva državnih željeznica ni za unutrašnju porabu, a kamo li da bi bila pristupačna interesentima. Tek u Pešti imao je trgovački otkup ravnateljstva takvu zbirku. Moje nastojanje, da u tom pravcu dotjeram spremnost jedne hrvatske korporacije nije dovelo do uspjeha, kako sam to već prije natuknuo. Bilo je doduše odredaba, a i u samim tarifnim sredstvima bilo je istaknuto, da se ta i ta tarifa može dobiti, ali to je uvijek bilo skopčano s mnogim neprilikama. Samo su neka veća poduzeća dobivala nesmetano novoizašle publikacije te vrste, ali su se morala pobrinuti za odgovarajući depozit, iz kojega se pokrivala kupovina za pojedine sveske. Prema tome je tarifni materijal, koji kasnije nabrajam, dosta fragmentarnog značaja, ali se već po tim

[56] Vidi prilog 7.

fragmentima može razabrati nemali opseg saobraćaja sa stanicama u Hrvatskoj prema inozemstvu. Koliko je robe iz Hrvatske otpremljeno najprije u Peštu, a zatim u inozemstvo, ne može se lako izračunati. Na pr. purani iz Zagorja, koji su se sabirali za Englesku sve do pred Božić u hladionicama Düsseldorfa donosili su eksponentu jedne svjetske firme (Koričan) u Londonu do 4.000 funti na godinu, a ipak izvoz u Englesku nije tekao izravno, pa nije moralo biti označeno, da purani potječu iz Hrvatske.

Moram se prema tome ograničiti na materijal, koji mi je na raspolaganju. Ali već i taj materijal pokazuje znatnije učešće stanica u Hrvatskoj, najprije na području samog »ugarskog željezničkog saveza«, t. j. saveza koji je obuhvatao samo stanice u Translajtaniji. Ima tih stanica u svescima tog saveza izdanih pod brojevima 1., 2., 3. i 5. (šećer i drugi artikli). Zatim svezak br. 6. sadržava stavove za prijevoz privatne soli i t. d., a svezak br. 8. govori o otpremi ugljena sa stanica u Mađarskoj. Za sve te otpreme između stanica tog saveza ustanovljivali su se naročiti uvjeti o održanju kojih je ovisila poraba spomenutih stavova.

Važniji je bio za šire otpremne slojeve svezak evidentiran u iskazu tarifnih publikacija pod br. 301, koji je sadržavao tarifne stavove za brzovoznu i sporovoznu robu između stanica bivših *c. k. austrijskih državnih željeznica i stanica povl. južne željeznice u Hrvatskoj i Mađarskoj.*

U tom savezu je izdan najprije 1. svezak II. dijela tarife, a u toku vremena i 2. svezak II. dijela tarife; k svesku br. 1 izdan je naknadno i priključak (»Aneks«).

Na području »Austrijsko-jadranskog željezničkog saveza«, izdan je za saobraćaj između Rijeke i stanica, koje leže sjeverno od Dunava, 1. svezak II. dijela tarife za brzovozne i sporovozne pošiljke u izvozu za prekomorske krajeve (Orijent i Amerika).

S te se strane promet na Rijeci podupirao trećinom, t. j. via Šenpeter dolazila je na Rijeku trećina svih kola, kako sam razabrao iz službenih iskaza. Od tog izvoza išlo je nešto brašna iz Zagreba u Braziliju, i to 1660 q 1896 g.

2. Ugarsko-Jadranski željeznički savez

Taj je savez sadržavao najprije reglementarne ustanove, koje su vrijedile za promet u tom pravcu, t. j. I. dio tarife i jedan priključak 1. i 2. svesku tarifa. Po vozarinskim stavovima 1. sveska II. dijela tarife otpremao se i sirovi šećer iz repe s odredištem za Englesku. Zatim se otpremalo drvo (izuzevši željezničke podvale). Jedna povlastica vrijedila je kod tovarenja od barem 3.000 tona iz Broda na Rijeku, a zatim se radilo o drugim pošiljkama iz Bosne, koje su u 1896. g. iznosile 11.214 m³, a ukupno za Trst i Zapad 16.347 m³. Svega je u toj godini s bosanskih stanica otpremljeno drvene robe 364.072 m³. Tom su svesku pripadale povlastice za prijevoz, odnosno izvoz pokućstva i dijelova

pokućstva iz Osijeka, Krapine, Varaždina i Zagreba na Rijeku. Povlastica je vrijedila kod plaćanja podvoza za barem 5.000 odnosno 10.000 kg po pošiljci. Moglo se tovariti i manje, ali obična minimalna količina za jedna kola bila je utvrđena sa 2.500 kg. Stranka plaća podvoz za prazni prostor, t. j. mjesto za 2.500 kg za 1.000 kg. U tom savezu bila je 1896. g. otpremljena ukupna količina od 620.239 m³. Ali ta svota nije ostala trajna, jer se već iduće 1897. g. bilježi količina od samo 486.364 m³. Ista tarifa, odnosno savez sadržavao je i stavove za prijevoz osobnih i teretnih željezničkih kola, koja su se kretala na vlastitim točkovima i za dijelove tih kola. Bilo je i stavova za otpremu parnih strojeva i tendera iz Györa i raznih gospodarskih strojeva iz Pešte sa stanice Joszefváros i Köbánya al. p. u. na Rijeku. Kod tog posla bila je Hrvatska interesirana kao tranzitna zemlja. Stavovi iz Györa propisivani su tako, da je uz stavove, koji vrijede za prijevoz po težini robe, bilo i stavova, koji su se plaćali po količini osovina t. j. za svaku otpremljenu osovinu novih kola plaćala se posebna vozarina. Sličan je bio postupak plaćanja s pošiljkama iz Györa, koje su se otpremale do srpske granice po stavovima mađarske lokalne tarife, a pošiljke su bile namijenjene izvozu u Srbiju, Bugarsku i Tursku.

Kod prijevoza kemijskih proizvoda najrazličitije vrste Rijeka se u tom iskazu povlastica češće spominjala. Utovarne stanice bile su većinom u Mađarskoj, tek je nešto te robe prevezeno iz Koprivnice (poduzeće »Danica«). Celuloza se otpremala preko Rijeke u Anconu i Veneciju samo s mađarskih stanica, i to većinom talijanskim brodovima. Željeznička vozarina, odnosno tarifne stavke izračunane su na osnovu mađarsko-talijanskog željezničkog saveza.

3. Galičko-Jadranski željeznički savez

Taj savez sadržava u II. dijelu Tarife i u dodatku (»Aneksu«) tom svesku vrlo mnogo stavova za brzovozne i sporovozne pošiljke iz galičkih stanica do Rijeke s odredištem u prekomorske krajeve. Taj savez, u kojem participira i Hrvatska kao tranzitna zemlja, služio je i prometu za Trst i Cormons, otkuda je išla roba u Italiju.

4. Zapadno-ugarsko-austrijski željeznički savez

Na temelju stavova tog saveza, u koji je uvršten najveći dio stanica u Hrvatskoj, išao je znatan dio robe iz naše zemlje u Austriju i na Zapad. Taj savez izdao je u toku vremena ove sveske:

1. Dio II. 1. svezak Tarife, koji je sadržavao vozarinske stavove za saobraćaj između stanica u Hrvatskoj i stanica u Beču i stanica na desnoj obali Dunava.

2. Dio II. 2. svezak Tarife. U njemu su bile nanizane stavke za dovoz rogatog blaga, četinjara, janjadi i t. d. s »ugarskih« (t. j. hrvatskih) stanica do Beča—St. Marx i na stanice na desnoj obali Dunava.

Prema toj tarifi otpremali su se za sajamskih dana, a i inače, cijeli vlakovi iz Bjelovara, Križevaca, Koprivnice i drugih hrvatskih stanica za Beč—St. Marx i Beč—Grossmarkthalle. K oba navedena sveska izdan je »Aneks«, koji sadržava stavove za brzovoznu i teretnu robu. Prema tim stavovima prevozila je privilegirana otpremnička firma Hirsch & Co u Beču većinom zbirnu robu iz Austrije u Zagreb. Poduzeću je dostavljena u Beč odgovarajuća količina kola za taj prijevoz, a njezini zagrebački komisionari izdavali su strankama kod izručivanja robe naročite tovarne listove, u kojim je bio s njihove strane označen iznos, koji treba platiti u ime podvoza iz Beča do Zagreba. Ta je dakle firma živjela isključivo od tog posredovanja.[57]

5. Jugozapadni austrijsko-ugarski željeznički savez

Prema stavovima te tarife otpremalo se u raznim relacijama i žito iz naših krajeva na austrijske stanice, koje leže južno od Beča. Ta tarifa imala je i priključaka (»Aneksa«), a za reekspedicioni postupak izdane su posebne tablice u korist raznih javnih skladišta na stanici Beč »Städtisches Lagerhaus« i t. d. Ta skladišta manipulirala su tom robom, a rok za te poslove iznosio je redovno 12 mjeseci, t. j. tako dugo je roba mogla stajati na skladištu i imati pogodnost sniženih t. zv. reekspedicionih stavova.[58]

U tom savezu bile su sadržane i stavke za dopremu ugljena iz revira u Moravskoj Ostravi, iz Karvina i drugih stanica za Zagreb i t. d. Vozarinski stavovi te vrste sadržani su u svesku 1., 2. i 3. tog saveza.

Uglavnom su to bile pošiljke antracita za proizvodnju plina, odnosno koksa. Isti vozarinski stavovi primjenjivani su i za saobraćaj Austrije s Bosnom i Hercegovinom na području Austrijsko-bosanskog saveza.

Kao tranzitne pruge služile su pruge u Hrvatskoj, a uz njih još i neke mađarske. Izdani su u tom savezu stavovi za pošiljke, koje su išle do Beča i to:

U II. dijelu, 1. svesku Tarife bile su sadržane stavke za brzovoznu i sporovoznu robu, a priključak tom svesku sadržavao je stavove za razne predmete, koji su tamo bili specijalno navedeni.

U II. dijelu, 2. svesku Tarife bili su savezni stavovi sa bosansko-hercegovačkih stanica do austrijskih stanica, ali ne i do Beča. Dodan je tom svesku i priključak sa stavovima kao kod 1. sveska II. dijela Tarife.

[57] Komadna roba u zbirnim kolima prevozi se po stavovima za kolsku pošiljku, koji su jeftiniji od stavova za komadnu robu. Pošiljač u Beču je dakle plaćao željeznici prijevoz po jeftinijem stavu, a njegov komisionar u Zagrebu naplaćivao je od primalaca skuplji stav. Prema tome je takva ustanova u toj tarifi imala karakter pomaganja kapitala izvan željezničkog poduzeća.

[58] Direktni sniženi stavovi iz Hrvatske na taj su se način lomili u Beču, a pomoću njih se u Beču pomagala radinost (čišćenje, vjetrenje, rešetarenje, sortiranje i sl.), a nije se samo pomagalo prosto uskladištavanje. Prema tome su i ti stavovi služili za izvlačenje koristi iz Hrvatske, dok je ona imala i dalje ostati primitivna zaostala agrarna zemlja. (Op. M. D.)

Kao tranzitna zemlja bila je Hrvatska zainteresirana u velikoj mjeri u tom prometu. Treba spomenuti izvoz dužica, željeza i tračnica iz Zenice i velike količine drveta.

6. Ugarsko-bosanski željeznički savez

Promet između stanica u Hrvatskoj i Mađarskoj te stanica u Bosni i Hercegovini regulirao je »Ugarsko-bosanski željeznički savez« i to: II. dio, 1. svezak Tarife i priključak II. dijelu, 1. svesku Tarife za brzovoznu i ostalu robu.

c) Savezne tarife, kod kojih je Hrvatska participirala posredno

1. Saobraćaj s Njemačkom

U tom savezu sadržani su stavovi, koji su služili ukupnom saobraćaju bivše Austro-Ugarske monarhije s Njemačkom. Tangirane su i mnoge stanice u Hrvatskoj. Temelj tom savezu je I. dio Tarife, koja je sadržavala dodatke t. j. naročito ugovorene reglementarne ustanove kao i naročitu klasifikaciju robe. Razumije se, da je u toj klasifikaciji robe bila poimenično nabrojena razna roba zajedno s oznakom, u koji razred ili podrazred je roba uvrštena u tim svescima. Sama klasifikacija bila je druge strukture nego klasifikacija u lokalnim tarifama željezničkih poduzeća zemalja ugovornica.

I. dio Tarife tog saveza (svezak A) donosio je napose reglementarne ustanove i potanje odredbe za pojedine prijevoze, koje nisu bile sadržane u I. dijelu Tarife. Zatim je postojao u navedenom savezu i I. dio Tarife, odio B) s klasifikacijom. Otpremala se prema tome savezu i razna roba preko Oderberga (Bohumin) i iz Njemačke preko Slovačke za brojne rumunjske stanice (cink, olovo, olovne cijevi, bakar i željezna roba). Od tih pošiljaka dirigiran je kadšto po koji dio i na stanice u Hrvatskoj (bakar, cink, željezna roba i dr.).

S *Bavarskom* je ugovorena specijalna savezna tarifa i to kao II. dio 2. svezak za saobraćaj Bavarske i Ugarske (!?) sporovozne i brzovozne pošiljke. III. dio 1. svezak Tarife tog posebnog saveza regulirao je promet, koji je išao južno od Dunava u Bavarsku, a svezak 2. IV. dijela Tarife sadržavao je stavove za drvo i drvene proizvode, koji su išli u Bavarsku iz »Mađarske«. Po stavovima IV. dijela tarife otpremalo se voće iz naših krajeva u Bavarsku.

2. Južnonjemačko-austrijsko-ugarski željeznički savez

Po stavovima IV, dijela 2. sveska tarife otpremalo se drvo iz Mađarske (!?), a po VI. dijelu 2. sveska Tarife voće iz naših krajeva u Južnu Njemačku. S pruge Zakány-Ogulin i sa stanica zagorske željeznice razvijao se na području tog saveza jak promet živadi, za koju su uvedene specijalne izuzetne tarife.

Tarifa, dio VII., svezak B) sadržavala je stavove za metale i metalnu robu, koja je iz Južne Njemačke kretala ovamo.

3. Sasko austrijsko-ugarski željeznički savez
Sasko-austrijski željeznički savez

Prema stavovima tog saveza otpremalo se drvo iz naših krajeva u Njemačku. Tarifa, koja je sadržavala potanje odredbe o tim otpremama, nalazila se u II. dijelu 8. sveska.

4. Zapadnonjemačko-austrijsko-ugarski željeznički savez

Na području tog saveza izdavane su brojne stavke u 3. tarifnom svesku. Radilo se o otpremi žita iz Hrvatske.

Znatan broj vozarinskih stavova bio je publiciran u 3. svesku, naime stavovi za žito, drvo, posije, kore i t. d. što je išlo iz Slavonije u Njemačku.

Sličan mu je, što se tiče sadržaja, bio:

5. Rajnsko-westfalski austro-ugarski željeznički savez

Prema stavovima te tarife otpremale su se po II. dijelu, 4. svesku savezne Tarife pošiljke sušenog voća i pekmeza, koje su išle iz Beograda loco i tranzito, t. j. iz cijele Srbije, zatim iz Zemuna, Mitrovice—Savska obala, Gunje, Brčkog, Broda, Andrijevaca, Garčina, Bos. Broda loco i tranzit, Strizivojne—Vrpolja, Osijeka, Vukovara, Šamca, Bršadina, Vinkovaca, Ivankova, Mikanovca i Klenka—Savska obala, koje su bile upućene na sjeverno-njemačke stanice i na neke stanice u Galiciji i u Bukovini.

6. Istočnonjemačko-ugarski željeznički savez

Tarifa, II. dio, 3. svezak sadržava stavove, koji reguliraju otpremu drva, benzina, zelenja, brašna iz naših krajeva preko Cosela u Njemačku.

Smatram, da je na temelju tog saveza bila otpremljena preko južne željeznice i određena količina vune u istom smjeru.

7. Sjevernonjemačko-mađarski željeznički savez

Za regulaciju tog prijevoza izdan je II. dio Tarife 3. i 4. svezak. — Sadržani su u njima vozarinski stavovi za razne artikle.

Tom rutom instradirana roba išla je za Hamburg, odakle su postojale do 1914. g. najbrže veze u najrazličitije krajeve svijeta. Tako su postojali brojni parobrodarski itinerariji, koje u toj količini nije poznavao ni Trst, a još manje Rijeka.

Tamošnji pomorski saobraćaj bio je tako elastičan, da su se na velike prekooceanske brodove primale osobito pošiljke komadne robe i pred sam odlazak parobroda, a to znači već poslije zaključenog manifesta.

8. Gornjošlesko-ugarski ugljeni promet

Radi promicanja tog saobraćaja izdana su 4 sveska. U 3. svesku sadržane su stavke, koje su vrijedile za bosanske relacije za Srbiju, Bugarsku i Rumunjsku. Za saobraćaj između ugljenika gornjošleskog revira s Peštom postojala je naročita izuzetna tarifa za tamošnju plinaru.

Koliko su u pretovarnom saobraćaju u Usty nad Labem (Češka), gdje se silna roba pretovarivala na »šlepove«, bile interesirane stanice u Hrvatskoj, nisam mogao točnije ustanoviti, kao ni kod sjeverno-njemačkog-ugarskog saveza, jer su otpremaoci već predane pošiljke više puta naknadno dirigirali tamo. Toliko je sigurno, da je za »sezone« u vremenima do 1918. g. sama pretovarna stanica Usty nad Labom sa 54 kolosjeka bila pretijesna.

9. Saobraćaj s Belgijom, Luksenburgom i Holandijom preko Njemačke

Za saobraćaj s Belgijom, Holandijom, Danskom, Švedskom i Norveškom postojale su brojne savezne tarife, koje su regulirale saobraćaj između bivše Austro-Ugarske monarhije i navedenih država preko Njemačke. Poglavito se to ticalo otpreme tekućina u kazanima (rezervoarima). Za Belgiju, kod koje su bile tangirane neke stanice u Hrvatskoj, vrijedila su dva sveska, i to br. 3. i 4., za sve brzovozne pošiljke i druge neke predmete.

Za saobraćaj s Holandijom služilo je II. dio 3. i 4. svezak Tarife tog saveza. Stavovi su po strukturi bili slični stavovima u saobraćaju s Belgijom. Na području Sjevernonjemačko-austro-ugarskog željezničkog saveza bile su za regulaciju otpreme izdane naročite reglementarne ustanove u II. dijelu te Tarife. U tom je prijevozu participarala većinom roba s mađarskih stanica.

10. Veze s Francuskom

Saobraćaj s Francuskom tražio je s obzirom na naročite prometne propise Francuske, koji vrijede za prijevoz željeznicom, druge mjere, nego je to bio slučaj u srednjoj Evropi. Radi toga je izdala savezna uprava opsežnu Tarifu, I. dio, odio A), koji je sadržavao u Francuskoj običajne reglementarne ustanove i uzance, zatim je izdana Tarifa, I. dio, odio B) s klasifikacijom robe. Za obje spomenute tarifne publikacije izdan je skupni svezak, koji sadržava naročite ustanove, koje vrijede na privatnim i državnim željeznicama (Chemin de fer de l'État).

II. dio, 2. svezak Tarife tog saveza sadržavao je stavove za sušene šljive i t. d. iz »Mađarske« (?); IV. dio, 2. svezak Tarife stavove za drvo iz naših krajeva, a V. dio, 2. svezak Tarife služio je za prijevoz živih životinja (janjad, također iz Hrvatske (via Delle, d'Avricourt u Paris). VI. dio sadržavao je izuzetne stavove, koji su za to bili dopušteni. Naročito je reguliran saobraćaj sa Sjevernom željeznicom (Chemin de fer du Nord). Izdan je za taj saobraćaj II. dio, 2. svezak Tarife, koji tangira sveze s Ugarskom za razne artikle.

Južnofrancusko-austro-ugarski i željeznički savez. Sveze s »Ugarskom« regulirane su u II. dijelu, 2. svesku Tarife tog saveza.

11. Veze s Italijom

Za taj dosta opsežan saobraćaj izdane su tarifne odredbe i prijevozni stavovi u brojnim omašnim svescima velikog formata. Za regulaciju tog prometa izdan je napose I. dio, odio A) Tarife, zatim I. dio, odio B) i I. dio, odio C). Za raznu robu iz »Mađarske« vrijedio je I. dio, svezak 1 b. Tarife i svezak izdan pod brojem 2. Otpremao se na području tog saveza među ostalom robom i škrob iz Koprivnice u Italiju. Dio tog izvoza kretao je brodovima jednog talijanskog društva u Anconu.

12. Veze sa Švajcarskom

I taj saobraćaj bio je dosta opsežan, a to se vidi po brojnim svescima, koji su izdani radi regulacije otpreme, jer se spominju i brojna javna skladišta kao reekspediciona. II. dio, 2. svezak Tarife sadržavao je stavove za otpremu brzovozne i teretne robe iz »Ugarske«. Prema IV. dijelu, 2. sveska Tarife prevozilo se drvo iz »Ugarske«. VII. dio Tarife sadržavao je prijevozne stavove za šećer, također samo iz »Ugarske«.[59] XI. dio Tarife, svezak B) govori ipak i o otpremi bačava iz Slavonije. U pograničnom saobraćaju sa Švajcarskom kretao je via Chiasso znatniji saobraćaj iz Rijeke.

Za prijevoz drva izdan je već 1896. g. dodatak, a za izvoz živežnih namirnica uređena je naročita tarifa sa zagorskih stanica, pa su unesene u tu tarifu i neke stanice na pruzi Zakány—Ogulin.

Na području tog saveza, za koji je još 1. svibnja 1914. izdano naročito kilometarsko kazalo (svezak B), važna je veza švajcarskih stanica s tovarilištima šljiva u Bosanskoj Rači, Obrenovcu i Šapcu. Radilo se u tim relacijama o prijevozu šljiva i pekmeza iz Bosne i Srbije, i radi toga se produljivalo dobavno vrijeme kod pošiljaka te vrste već u normalno doba, t. j. prije 1914. g. za 8 do 12 dana. Pošiljke iz Obrenovca predavane su ekspozituri drž. željeznice u Obrenovcu, i to samo u kolnim tovarima, koji su imali odredište u Zemunu. Tamo su se ti tovari manipulirali i odande slali dalje. Dobavni rok produljen je za sve te pošiljke za 12 dana. Slična je bila situacija u Šapcu, gdje je također postojala

[59] U tarifi nigdje nije spomenuto ime Hrvatska, pa se činilo — formalno — da Hrvatska ne sudjeluje u tom savezu. Međutim je upravo ovdje navedena roba išla iz Hrvatske, ali su stanice navedene kao da su u Mađarskoj. (Op. M. D.)

ekspozitura ugarskih državnih željeznica. Odande su se pošiljke prevozile u Klenak—Savska obala, a iza preradbe instradirale dalje.

U Bosanskoj Rači postojala je isto tako ekspozitura, koja je otpremala pošiljke šljiva i pekmeza na stanicu Mitrovica—Savska obala. Redovni dobavni rok bio je za te pošiljke produljen za 9 dana.

Uz te stanice bila je u tom prometu sa Švajcarskom interesirana sva sila drugih stanica u Hrvatskoj, kao Beška, Blinski kut, Borovo, Brčko, Brod Moravice, Caprag, Čakovec, Daruvar, Dalj, Delnice, Fužine, Garčin, Generalski stol, Inđija, Jankovci, Jasenovac-Sava, Jaska-Cvetković, Končanica-Zdenci, Konšćina, Kostajnica, Kotoriba, Lokve, Lukač, Medare-Dragalić, Velika Gorica, Pakrac, Stara Pazova, Varaždin, Veliko Trgovište, Virovitica i druge.

13. Veze s Rumunjskom

Kod tog saobraćaja bio je najviše interesiran saobraćaj istočne Ugarske s inozemstvom, koji je tranzitirao preko Mađarske u Južnu Njemačku. To je bio t. zv. zapadno-istočni saobraćaj.

Primjenjivanjem stavaka te tarife dolazila je i francuska roba u Rumunjsku.

14. Promet Austro-Ugarska, Srbija, Bugarska i Turska

Izravni saobraćaj između država kretao je prema stavovima savezne tarife tog imena. Izdan je radi toga najprije II. dio, 2. svezak tarife, koja je uz ostale relacije sadržavala t. zv. tranzito-stavove iz Njemačke na Orijent. Stav za smeđi ugljen i lignit vrijedio je od sedmogradske stanice Lupény do Beograda. Za Srbiju, Tursku i Bugarsku otpremali su se prema tome savezu poljodjelski i drugi strojevi. Željeznička osobna i teretna kola i lokomotive na vlastitim točkovima i željezna roba iz Njemačke. Dalji predmeti tog prijevoza bili su: žive životinje, zbirna roba, pivo i pivske bačve, rakija i vino, mineralna roba i šećer, papir, staklena roba, lončarska roba, cement, šljive i pekmez (Čačak, Kraljevac i t. d.), pokućstvo, sol, duhan, brašno, drvo (Burgas), svježe meso, kablovi, pamučna roba, škrob i slično. Vozarinski stavovi bili su izračunani u zlatnim francima. Ta je roba išla djelomično i do stanice Klenak-Savska obala, odakle se dalje otpremala u Srbiju.

15. Veze s Levantom

U tom savezu bila je angažirana i Hrvatska, ali tek kao tranzitna zemlja, u relacijama, koje su išle preko Rijeke, i to pomoću stavaka II. dijela, 2. sveska tarife. U tom saobraćaju, koji je posluživao uz državne željeznice i njezina pretovarilišta, Ugarsko riječno i pomorsko parobrodarsko društvo, bili su ustanovljeni kombinirani stavovi. Jedan stav bio je zajednički za promet kod oba poduzeća, a stanice u Hrvatskoj nisu u tom pogledu sudjelovale na prijevozima.

8. PRIJEVOZ OSOBA (PUTNIČKI SAOBRAĆAJ)

a) Općenite napomene

Ta vrsta otpreme nije ni u lokalnom, a u međunarodnom pravcu još manje ni izdaleka tako sistematski uređena kao saobraćaj s robom. Prijevoz putnika u lokalnom saobraćaju reguliran je (u tom razdoblju, t. j. do 1918. g.) kod državnih željeznica najposlije I. dijelom tarife od 1. siječnja 1903. Tom tarifom su u generalnim crtama regulirani odnošaji s obzirom na prijevoz osoba, prtljage, ekspresne robe i pasa. Poslije toga dolazile su specijalne tarife, kao II. dio od 1. srpnja 1912., koji je sadržavao odredbe o raznim vrstama voznih iskaznica, o kontroli tih karata, o doplacima uopće, a za brze vlakove napose, o čekaonicama (za djecu-učenike bila je dopuštena upotreba čekaonica II. razreda), dalje o cijenama za razne kategorije putnika, o brojnim povlasticama za radnike, đake, turiste i t. d. i konačno o ekspresnoj robi. Đaci su mogli uz svjedodžbu uprave školskog zavoda, izdanu na mađarskom jeziku (kako je navedeno i u tarifi), putovati u grupama uz pola cijene. Ipak su stanice Zagreb i Mitrovica respektirale hrvatski sastavljeni i ispunjeni iskaz i svjedodžbu rektorata, kada su zagrebački sveučilištarci 1912. g. putovali u Mitrovicu, da razgledaju tamošnji kazneni zavod.

Sve do 1924. g. bio je putnički promet gotovo svake države, što se tiče otpremnih pravila, ograničen na njezine granice. Kod uređivanja međunarodnog saobraćaja robom (od 1874. do 1890. g.) išlo se i za uređenjem osobnog saobraćaja na istoj bazi. U tom pravcu izašao je već prije 1890. g. prvi prijedlog s ruske strane u Bernu, ali ga plenum nije uzeo u obzir. Tako su dalje vrijedile sve do 1924. g., a i nešto kasnije, ustanove lokalnog prava u osobnom saobraćaju, pa i u međunarodnim relacijama. Putnici su bili prema tadašnjem stanju podvrgnuti kod prijevoza propisima one države, kroz koju su putovali. Na tu okolnost putnike su već prije otpočetog putovanja upozoravale ustanove saveznih osobnih tarifa, kojih broj je do 1918. godine dosegao i preko stotinu svezaka.

Uvijek je bilo dosta knjižica s voznim redovima za upotrebu putnika, i to knjižica najrazličnije vrste i opsega s mnogo različnih reklama i propagande. Što se tiče tehnike tih voznih redova oni su bili ponajviše dosta pouzdani. Ali se događalo, da se veća pažnja kod sastava obraćala oglasnom dijelu, osobito kod t. zv. džepnih izdanja, nego samoj materiji — voznim redovima, t. j. njihovoj točnosti i pouzdanosti. Kod tog postupka sasvim se zaboravljalo na svrhu tih edicija, pa se događalo, da su pojedine diferencije — brojevi — uneseni u te vozne redove, koji bi morali imati točnu oznaku odlaska i dolaska vlakova, dosezale i razlike od desetak minuta, ali i par sati. Uz razne tiskarske grijeble, koje su se donekle mogle opravdati, registrirani su kadšto veliki »gikseri«. Tako sam u jednom »Redu vožnje« kod jednog putničkog vlaka utvrdio vrijeme dolaska »u 30 sati i 21 minutu«, na drugom se mjestu umjesto

ispravnog broja 4,05 tiska odlazak vlaka sa 4,55. Dogodilo se pače, da je po nekom voznom »redu« vlak polazio u 7,50, a na odredišnu stanicu došao u 7,50.[60]

Ti i takvi vozni redovi, koji služe za informaciju širim slojevima moraju biti uzor točnosti, kako se vidi u izdanjima firme »Cook's Continental Time Table, Steamship an Air Services«, ili u bivšem njemačkom »Reichskursbuch«. Posljednje potpuno izdanje tog voznog reda prije prvog svjetskog rata, koje je sadržavalo čak i pomorske veze na Tihom Oceanu, izdano je 1. svibnja 1914. Manju savjesnost ne pokazuje ni talijanski »Orario ufficiale«, — kasnije »Generale«. Sve preinake ili ispravci, koji nastanu u vrijeme tiskanja ili za trajanja važnosti voznog reda, imaju se i objaviti preko naročitih ispravaka — tektura, tako da putnici mogu biti uvijek točno upućeni u kretanje osobnih vlakova.

Preostaje mi da kažem koju riječ o vremenu, koje je običajno kod posla (traffic), t. j. o računanju vremena kod odlaska i dolaska vlakova po danu ili po noći. Što se toga tiče, doživjeli smo u posljednjim decenijama znatnijih promjena. Tako se prije prvog svjetskog rata računao kod unutarnje željezničke službe odlazak i dolazak vlakova najprije od ponoći do podneva s oznakom »m«, što po francuskom znači »*midi*« (podne!), a vrijeme odlaska i dolaska vlakova od podneva do ponoći sa slovom »s«, po francuskoj riječi »*soir*« (večer!). Slovo »m« vrijedilo je od ponoći do podneva, a od toga časa dalje slovo »s«. — Isti proces bio je i kod brzojava. Saopćenja predana prije podneva imala su na koncu službenog uvoda kraticu »m«, inače kraticu »a«. Vozni redovi za službene svrhe, kao i za širu publiku, imali su u tabeli kraj brojaka vremena odlaska, odnosno dolaska odebelu crnu crtu, koja je označivala vrijeme od 6 sati poslije podne do 5,59 ujutro. Grafikoni (kao priloženi br. 6) imali su za oznaku noćnih sati zelenu boju, a bijela boja papira označivala je danje sate.

Kasnije je uvedeno jedinstveno vrijeme sa 24 sata, ali su uzato zadržana brojna lokalna vremena u nekim državama, naročito tamo, gdje je razlika između lokalnog i jednoobraznog vremena (meridijana) bila suviše velika. I na području bivše Austro-Ugarske monarhije upotrebljavalo se nekada posebno bečko, peštansko i praško vrijeme, te su satovi, kako ručni, tako i stanični na pojedinim željezničkim stanicama imali po dvoja kazala, na pr. za peštansko i za bečko vrijeme. Holandija ima svoje amsterdamsko vrijeme. Paris opet svoje i t. d. Ostala Evropa podijeljena je na istočno, srednje i zapadno vrijeme, prema meridijanu; kod nas taj meridijan »siječe« stanicu Srpske Moravice, dok je za Zagreb prema tome meridijanu 3 minute razlika. U Zagrebu je 12.00 sati, a ondje je 12.03.

[60] Takvih »pogrješaka« ima i u novijim izdanjima. Na pr. u Čoličevu Redu vožnje od 19. V. 1940., str. 80., vlak 2018 odlazi u 19,10 mjesto u 20,20, a u 19,10 odlazi 2018/a. Vlak br. 8 odlazi iz Beograda u 23,12, a ne u 21,12, kako piše na na str. 38. i t. d. (Op. M. D.)

b) Karte (Vozne iskaznice)

Kakve se karte izdaju, u kojem obliku i sadržaju, kolika im je cijena, kako je s povlasticama i t. d., u tom pravcu sadržavali su razni džepni i redovni vozni redovi potanje upute. Među raznim vrstama bili su po obliku najraširenije karte od ljepenke, Edmonsonova sistema, koji se dosad pokazao kao najbolji i najrašireniji.
S obzirom na to nije potrebno dalje objašnjavanje.

c) Smještanje putnika. Udobnost

Dužnost je željezničke uprave bila prema propisima lokalnog i međunarodnog poslovnog pravilnika (M. K. O.), a i u smislu »Reda o obavi« i po koncesionalnim ispravama, koje su što se toga tiče, obavezne i za državne željeznice da doznači svakom putniku, koji je platio voznu pristojbu, odgovarajuće mjesto u vlaku. Putniku se dakle ima osigurati ne sjedište već *mjesto* u vlaku (ne ujedno i sjedalo). O tome su postojale i službene odredbe za unutrašnju službu i kod državnih željeznica u Hrvatskoj još 1905 g. »*Putnik ima pravo samo na mjesto, koje je na raspoložbi*« (mađarski férühely), t. j. na »smještanje« — mjesto, gdje se može privremeno ili definitivno smjestiti, kako ističe jedan cirkular zagrebačkog poslovodstva upućen vlakopratnom osoblju i stanicama.
S obzirom na grijanje i zračenje kola mora se s druge strane priznati znatan napredak prema stanju, koje je vladalo još u osamdesetim godinama prošlog stoljeća. Sjećam se dobro, kada su u pojedinim kolima, osobito III. razreda, bile smještene željezne peći. Današnje napredno stanje je u neku ruku naknada, koju željeznica pruža svojim »mušterijama« za neprilike kod smještanja pri vožnji. Na salonskim, a i drugim osobnim kolima, bile su u svoje vrijeme postrance ugrađene udubine, u koje su se stavljale na većim stanicama željezne boce s vrućom vodom za grijanje kola. Lokomotive su tek postepeno preuređivane za loženje kola i kola opskrbljivana cijevima za grijanje osobnih razdjela. O udobnosti koju pružaju moderni »00« ne ću ni govoriti. Prije je radi toga stajala na raspolaganju samo u ograničenim mogućnostima u cijelom vlaku tek mala čelijica u kolima za manipulaciju vlakovođe. Rasvjeta kola, koja se prije provodila s uljem, proširena je s vremenom na rasvjetu s plinom, a najposlije su uvedene električne žarulje. Dalje su uvedeni i ventilatori, pogotovu u luksuznim kolima i kolima za ručavanje.

d) Prekidanje vožnje

Prekid vožnje raznolično je reguliran kod pojedinih željezničkih uprava. Obično se dopuštalo jednokratno prekidanje vožnje, ali je bilo i izuzetaka u turističkom interesu.
Međutim prekid vožnje sa strane putnika ne smije biti takav, da bi se time išlo za prikraćivanjem željezničkog erara. Bilo bi naime »prome-

ćurnih« osoba, koje su kupovale karte susjednog saobraćaja, dakle najjeftinije karte, vozile se tom kartom, odnosno jednim vlakom neko vrijeme, izlazile iz vlaka, kad je važnost karte prestala, i sjedali su sa sličnom kartom na idući vlak, koji kreće istim smjerom. Ti »putnici« također su išli ponekad jednu kraću prugu pješice do iduće stanice i tamo kupili opet kartu lokalnog saobraćaja. S tim na pola »slijepim« putnicima imalo je vozno osoblje mnogo neprilika, ali se to nije moglo potpuno iskorijeniti.

e) Zakašnjenje putnika na vlak

Ta okolnost nije imala loših posljedica za putnika, koji je zakasnio na vlak ili nije mogao zbog prevelike navale dobiti mjesto, odnosno smještanje u jednom vlaku. Putnik je naime mogao zamoliti, da mu se produlji putna isprava, a to su vršili stanični organi bez svake formalnosti.

f) Otprema prtljage

Propisi te vrste nijesu mnogo utjecali na odnose i obračune, pa ih naročito i ne spominjem. Tada se vlakovođa kraj brojnih pismenih iskaza i vršenja svoje službe morao brinuti i za preuzimanje i izdavanje prtljage i pasa, dok su sada kod svih jače fvekrentiranih vlakova uvrštena posebna kola, koja služe jedino za otpremu prtljage, pa je namješten i naročiti službenik, koji vodi računa o izdavanju i primanju prtljage (prtljažni manipulant).

g) Opći zahtjevi u povodu prtljažnog saobraćaja

Propisi i razne uzance željeznica na području davanja odštete za izgubljenu prtljagu bili su mnogobrojni, a bilo je pokušaja, da se riješi i odnos za prtljažni saobraćaj uopće, i to, da li se i u kojem opsegu mora dati odšteta vlasniku prtljage, kad vlak ne dostigne priključak ili kada vlak izostane. Ta pitanja nisu bila riješena na način, koji bi zadovoljavao.

h) Reklamacioni postupak za osobe i prtljagu

Naročito je bio važan za svakog putnika postupak, koji se upotrebljavao kod vraćanja previše uplaćene pristojbe, zatim kod izmjene vozne karte. nadoplate za vožnju i kod gubitka prtljage. Sve to pripada pod pojam reklamacionog postupka, koji se može i usmeno upraviti na željezničku upravu. Za vraćanje protupropisno ubranog iznosa za vožnju osoba kod nekih je željeznica nadležan sam glavar stanice, koji kratkim

putem vraća putniku previše naplaćeni iznos. Kod drugih željeznica opet vrše taj posao niže instancije. Tako je kod poslovodstva u Zagrebu bio poseban činovnik, koji je rješavao reklamacije, iz putničkog saobraćaja. Godine 1910. izdala je željeznička uprava u bivšoj Austro-Ugarskoj monarhiji »oglas«, o pravu staničnog glavara, da može na svome području vratiti putniku preplatu; međutim je taj oglas vrijedio jedva do 1914. godine.

Reklamacije su se imale prema generalnim i dodatnim ustanovama poslovnog pravilnika (»Uredbe«) rješavati u najkraćem roku. Ako se naknada uskratila, mogla se stvar iznijeti pred sud.

Na to bi mjesto pripadalo i nekoliko napomena o neupućenosti naše publike što se tiče izvještavanja mnogih reklamnih napisa, u kojima je neka kompanija dosta opskurne provenijencije, sa sjedištem u Pešti, pod fulminantnim naslovom »evropsko« osiguravajuće društvo obećavala putnicima za izgubljenu prtljagu odštetu veću od one, koju daje željeznica, i to uz neznatnu osigurninu. To je sve bila organizacija nekakvih peštanskih promećurnih špekulanata, a interesirani su bili u tom i stanični blagajnici koji su, kao što je navedeno, bili mahom Mađari, koji su od tih »asekuracija«, odnosno premija dobivali priličnu »proviziju«. Svaki je nešto pismeni putnik znao, što je dužnost željezničke uprave, što je zapravo bila ta »asekuracija«. I to je bilo sredstvo za izvlačenje novca iz naših krajeva u korist stranaca — kapitalista i njihovih eksponenata.

Opskrba velikih gradova živežnim namirnicama, osobito mliječnim proizvodima, postala je predmet opsežnih studija kod gradskih aprovizacija i željezničkih uprava. Već prije više decenija izdavali su se propisi, koji reguliraju tu službu u tančinama. Tako je došlo do velikog proširenja saobraćaja te vrste. U Saskoj je na državnim željeznicama vrlo mnogo manjih stanica, koje služe samo za dopremu mlijeka (Adorf, Ifersgrün, Mariental, Rohnau i druge). Stanovništvo velikih gradova moralo se konačno snabdijevati tim produktima sve sa periferije zemlje. Za dopremu mlijeka na pr. u Peštu izdana je naročita tarifa, koja je obuhvatala stanice čak do granice Hrvatske kod Gyékényesa (375 km), ali i do drugih granica uže Ugarske. U početku su bila za tu vrstu prijevoza dovoljna kola vlakovođe, kasnije su došla k tomu dalja kola, a i što se tiče utovarivanja i istovarivanja, odnosno izdavanja pošiljaka željeznička uprava je činila sve što je mogla.

Taj promet mlijekom je zapravo prijevoz nepraćene prtljage (bez prisutnosti putnika kod vlaka). Jamstvo željeznice za tu vrstu otpreme proteže se i na slučaj, ako se roba izruči drugoj, a ne u naslovu označenoj osobi. Vozarina se izračunava sumarno na prtljažnoj blagajni, a primanje i izdavanje tih pošiljaka nije vezano na poslovne satove. Uopće su norme, koje su uređivale tu vrstu prijevoza bile sasvim primitivne naravi bez održavanja bilo kakvih formalnosti. Potanje provođenje te otpreme bilo je prepušteno inicijativi staničnih egzekutivnih organa, a u sam poslovnik željeznice uneseni su za to samo generalni propisi.

9. PRIJEVOZ ŽIVIH ŽIVOTINJA

Što se toga tiče postojale su točne izrađene odredbe, koje su vodile računa o svim mogućnostima kako u lokalnom, tako i u međunarodnom saobraćaju, u ustanovama — sporazumima (M. K. R. — C. I. M. — I. Ue. G.). Za taj promet živim životinjama bile su uređene potanje instrukcije u lokalnom prometu bivše Austro-Ugarske monarhije, pa — i za promet s Orijentom. Ima niz stanica, osobito na vicinalnim prugama, koje su uređene samo za tovarenje životinja, većih i manjih, kao komadne (denčane) robe. Dok se međunarodni saobraćaj s obzirom na dobavni rok drži ustanove M. K. R., dotle su u saobraćaju s balkanskim državama bili određeni naročiti dobavni rokovi. Tako je za otpremu utvrđen dobavni rok, ako pošiljka ide, i to:

do	150	km	1	dan
„	450	„	2	dana
„	750	„	3	„
„	1050	„	4	„
„	1350	„	5	„

K tim rokovima valjalo je u konkretnom slučaju priračunati dodatne rokove za manipulaciju, za prijelaz s jedne željeznice na drugu i t. d. Početak dobavnog roka kod prijevoza stoke računao se prema odlasku vlaka, kojim odlazi pošiljka. Kod životinja predanih na prijevoz poslije podne računa se dobavni rok od ponoći. Ako je roba predana prije podne, ali je otprema kasnila krivnjom željeznice, računa se rok od podneva.

Kod prijevoza konja vrijedili su posebni propisi, tako se na pr. oni, ako su predani kao brzovozna roba imaju otpremati u pravilu naročitim samo za tu svrhu građenim kolima, koja su snabdjevena zračnim zavorom (Westing-house) i vodom za grijanje (u zimskim mjesecima!). Uzato su morala ta kola imati i ručni zavor (kočnicu).

10. PRIJEVOZNI KURZOVI

Prijevoz brzovozne robe i stoke, koji se vršio mimo ustanove sadržane u poslovnom pravilniku (»Uredbi«) u znatno skraćenom roku i po osobitom postupku, bio je već u predratno doba, t. j. do 1918. g. reguliran sve do sitnica. Za tu vrstu otprema bili su skoro u cijeloj srednjoj Evropi naročito uređeni vozni redovi, koji su sadržavali te »kurzove«. U iskazu o tim »kurzovima« bio je sadržan odlazak i dolazak pojedinih brojevima označenih većinom teretnih vlakova, određenih za prijevoz tih artikala. Ti »kurzovi« — vozni redovi bili su dosta omašne publikacije kojih 300 strana. Iskazano je u tim specijalnim voznim redovima vrlo mnogo najrazličitijih »kurzova«. Godine 1913. izdani iskaz sadržava 23 vozna reda označena arapskim, a 59 njih označenih rimskim brojevima (LIX). To su bili t. zv. saobraćajni putovi. Svaki takav »kurz« sadržavao je uz oznake stanica, od kojih i do kojih postoji ta izravna veza, i podatke mjerodavne za prijevoz brzovozne i pokvarljive robe, zatim brojeve vlakova, kojima se prevozila takva roba. Uzato je bilo označeno vrijeme odlaska i dolaska svakog vlaka i za svaku veću stanicu, koja je bila sudionica kod toga prijevoza. Zatim je bilo još naročitih kurzova, koji su služili isključivo za prijevoz stoke. Ti kurzovi tangirali su u velikom broju i stanice u Hrvatskoj, koje figuriraju kao izlazne točke mnogih »kurzova«.

S obzirom na dobavu, odnosno na dobavni rok nisu se stranke mogle pozivati na te brže veze. To je bila samo unutrašnja stvar pojedinih željezničkih uprava radi lakšeg odvijanja saobraćaja.

Tako je na pr. polazna točka saobraćajnog puta br. 13, koji je polazio iz Beograda (Zemun) za Njemačku, bio vlak br. 907. Taj osobni vlak odlazio je iz Zemuna u 7,35 sati po starom računanju vremena, a u Behumin dolazile su pošiljke otpremane vlakom br. 36 u 11,18 sati prije podne, i to preko stanice Bruck—Királyhida, koja je ležala na granici Mađarske i Austrije. Taj je vlak služio i za prijevoz brzovozne i lako pokvarljive robe, stoke i izravnih kolnih tovara sve do Amsterdama. Roba je tamo dolazila vlakom br. 1200 u 7,42 sata u jutro.

Osim tranzitnih pošiljaka preko Subotice (put br. XI) nabraja iskaz o tim vezama na str. 166 put br. XXVI, koji tangira stanice u Hrvatskoj. Ta veza polazi iz Osijeka osobnim vlakom br. 1908 u 0,31 sati ujutro i dolazi preko pogranične stanice Bruck—Királyhida, zatim preko Strassburga i D'Avricourta u Paris—Est vlakom br. 68 u 5,16. Ona obuhvata prijevoz istih artikala, kao i veza pod br. 13.

Put odnosno kurz br. XXXIX prevozi pošiljke kao put pod br. 13 iz Zagreba vlakom br. 1009 (osobni vlak) u 7,34 prema Njemačkoj. Roba dolazi na pograničnu stanicu Simbach vlakom br. 117 u 3,25 po podne. Kurz br. XL polazi iz Bosanskog Broda teretnim vlakom br. 1245 u 12,50, a dolazi preko Zagreba (vlak br. 527) u Simbach vlakom br. 811 u 7,49 ujutro. Ta veza ima i spoj s Trstom: roba dolazi tamo vlakom br. 33 u 10,30 prije podne.

Prema putu br. XLI ima Rijeka vlakom br. 1616 preko Šenpetra vezu s Prahom (vlak br. 241); taj vlak služi i za prijevoz stoke.

Put br. XLIII ima spoj iz Osijeka (odlazi u 4,40 u noći) vlakom br. 1911 preko Barcsa u Rudolfzell. Vlak br. 671 dolazi tamo u 7,15 u jutro. Kurz br. XLIV, koji polazi iz Beograda, odnosno Zemuna teretnim vlakom br. 945 (4,50 po podne), dolazi u München preko Pecsa vlakom br. 810 (u 3 sata).

Put	XLVI	ide iz Bos. Broda—Maribora s jedne, a iz Banje Luke s druge strane do Münchena.
„	XLVII	Zemun—Pragersko ide preko Arlberga na St. Margerethen (Švajcarska); odlazak vlakom br. 530 u 7,34.
„	XLVIII	Banja Luka—Zagreb—Villach—Bjelak; roba dolazi tamo vlakom br. 712 u 9,50.

Put	XLIX	služi za prijevoz robe na liniji Vinkovci—Strassburg—Paris.
„	L	je spoj Rijeke sa stanicom Karlsruhe.
„	LI	Rijeka—Buchs—Rudolfzell—Basel—Paris.
„	LII	Rijeka—Gyékényes—Zsolna.
„	LIII	Passau—Zagreb—Karlovac (taj »kurz« služi za dopremu industrijskih artikala iz Njemačke).
„	LIV	Passau—Zagreb—Osijek.
„	LV	Simbach—Zidani Most—Karlovac.
„	LVI	München Hbf.—Pragersko—Inđija—Zemun—Beograd.
„	LVII	St. Margarethen — Pragersko — Gyékényes — Inđija — Zemun (vlakom br. 942 u 1,34 po podne).
„	LVIII	Buchs—Rijeka (vlak br. 1613 u 3,30 po podne).

Svi ti »kurzovi« od LIV do LVIII služe kao veza br. LIII za dopremu industrijske robe, a i sirovina.

Na specijalnim kurzovima sudjelovalo je nekoliko stanica i u Hrvatskoj, ali samo kao tranzitne stanice.

Njemačka »Reichsbahn« izdavala je skoro svaki mjesec posebne iskaze o najbržim vezama od jedne državne granice do druge i od domaćih stanica do granice, odnosno pograničnih stanica susjednih država. Veze su išle od Eydtkuhnena do Flensburga, do Basela i do kojih dvadesetak stanica u Saaru i dalje prema sjeveru, odnosno zapadu u Francusku, Belgiju i Nizozemsku. Vrijeme je označeno u satima, pa se na pr. veza Eydtkuhnen—Perl prevaljivala za 120 sati, Basel—Hamburg za 12 sati i t. d. Sve te veze nisu bile obavezne za željeznicu u konkretnom slučaju, t. j. nisu davale strankama nikakvo pravo na odštetni zahtjev.

Kod prijevoza živih životinja morali su nadzorni organi, veterinari i ostali drž. službenici paziti, da se ne prekorači broj stoke, osobito konja, koji smije da se utovari i označen je na kolima. Imaju prema tome paziti, da se stoka ne tovari u prevelikom broju u kola. Ali o tom se slabo vodilo računa, osobito na sajamske dane. Kod nas se to zbivalo kod prijevoza u St. Marx, jer su kod toga pošiljaoci računali na brzu otpremu. Redovno su naime te pošiljke stizale preko noći u Beč, pa je takvom brzom otpremom bila isključena veća opasnost za stoku.

Popratni dokumenti poznati su svakom otpremaocu stoke, a o veterinarskim i policijskim propisima već sam dosta govorio kod razmatranja o »Redu o obavi« od 1851. g. i u »Zakonu o veterinarstvu«.

O prijevozu stoke izdavale su neke željezničke uprave naročite vozne redove, koji sadržavaju uz oznaku vlakova i propise o postupku sa stokom. Izdavali su se ti vozni redovi svake pola godine, redovno u svibnju i listopadu.

Iz spomenutih podataka može se razabrati, kako je bila živa trgovina stokom iz naših krajeva. Uzato dodajem na koncu u specijalnim iskazima o saobraćaju i podatke o prijevozu stoke na nekim vicinalnim željeznicama.

Što se tiče stoke izdavali su se naročito propisi o formalnostima, koje se imadu držati pri utovarivanju. Tako na pr. domaća stoka ne smije biti utovarena zajedno s uvezenom, da se izbjegne zaraznim bolestima, stoka za klanje imala se utovarivati posebno, a ona, koja se slala za rasplod, imala se posebno pratiti i čuvati od dodira s drugom stokom. Za uzdržavanje stoke u toku prijevoza morao se brinuti naročiti pratilac, ali je željeznica preuzimala katkada napajanje, polijevanje i prehranu stoke, naplatu pripadnih pristojbi, kojima se tereti pošiljka u tovarnom listu.

Otpremi mesa, ribe i lako pokvarljive robe, daje se u novije doba mnogo važnosti. Radi toga se grade naročito konstruirana kola, koja imaju sprave za grijanje ili za hlađenje prostora, u kojem se otpremaju spomenuti artikli. U nestašici takvih kola ima se prijevoz izvršiti, naročito u ljetnim mjesecima, u noćne sate, a pošiljalac se mora zimi pobrinuti za dovoljnu količinu slame i drugih zaštitnih sredstava, da se roba ne smrzne. Kola za prijevoz ribe već su se upotrebljavala u prošlom stoljeću, i neki su naši ribnjaci (Zdenčina) s uspjehom isporučivali ribu inozemstvu u kolima takve vrste. Tih i takvih kola najraznijeg sistema ima danas u saobraćaju vrlo mnogo. Uzato ima i naročitih kola s električnom instalacijom (frigidaire). Značajno je za tu vrstu otpreme, da se kod hlađenja tražio najviše prirodni led. Za snabdijevanje tih kola ledom bile su u svoje vrijeme uređene brojne stanice uz glavne pruge. U Rusiji su građene te ledane u podzemlju, drugdje nad zemljom. U zemljama s jakom zimom (Rusija, Švedska i t. d.) opsprbljena su kola za hlađenje i uređajem za grijanje, a za njihove pratioce postavljene su u donjem dijelu kola naročite peći. Za vojničke transporte služili su u ratno vrijeme naročiti vlakovi s kolima za hlađenje, za konzerviranje mesa i drugih živežnih namirnica. »Lože« se ta i takva kola i amonijakom ili petrolejem, a instaliraju se i ventilatori, koji služe kako za dovođenje zraka, tako i za hlađenje pošiljke.

11. PRIJEVOZ ROBE

a) Općenite napomene

I tako bih došao do najvažnijeg motora suvremenog života, do razmatranja o samom prijevozu robe i o modalitetima, koji su se morali držati kod vršenja tog posla. Radilo se o potrebama širih slojeva pučanstva, o živežu i o ostalim svakidašnjim potrepštinama, o prijevozu sirovina važnih za tvorničku produkciju, ujedno o brizi, da se osigura uvoz i izvoz sirovina i gotovih fabrikata iz zemlje na vanjska tržišta, uz odgovarajuće protučinidbe ili bez njih. Norme, koje su se držale i koje se imaju uzimati u obzir kod tog posla, obavezne su i prisilne i tako dotjerane, da su postale ishodište za norme, koje vrijede mutatis mutandis — prema prilikama, i za moderna prijevozna sredstva, kao što su automobili i zračna vozila.

Dokle je pojedinoj državi moguće da osigura lukrativni izvoz ili dobije iz inozemstva odgovarajuću robu za domaću potrebu ili dobije mnoge vrijedne devize i druge novčane objekte za domaći izvoz u inozemstvo, to ne ide u okvir ovih razmatranja. Glavna mi je briga prikazati maksime, pravila i uzance — katkada i nepisana pravila, kojih poznavanje je od potrebe užim i širim slojevima onda, kada dolaze u priliku, da se posluže željeznicom u lokalnom i međunarodnom saobraćaju, kako pri tom poslu ne bi morali tražiti informacije o svakoj sitnici ili o glavnim pravilima tog procesa. Ujedno mi je nakana da navedem postupke, koji se imaju upotrebiti kod prodaje i izručenja robe, što treba činiti i čega se treba pothvatiti kad nastane manjak, oštećenje ili gubitak na pošiljci pradanoj na prijevoz. Ovamo idu i slučajevi reklamacije razne vrste, zahtjevi za odštetu, koje mogu otpremaoci podignuti na temelju klasično dokazanih i na papir stavljenih činjenica, u zvanično utvrđenoj formi (tovarni list, zapisnik o očevidu, izvidni zapisnik i t. d.), izdanih od službenih organa.

Tekovina modernog saobraćaja sastoji se uglavnom u tome, što je otpremaocima omogućen izravan prijevoz najraznijih artikala, bilo na području države, ili preko ugovorenih veza s inozemstvom, bez svakog posredovanja. U zamršenijim slučajevima vrše to zvanični otpremnici. Ta okolnost igrala je veliku ulogu već prije 1918. g., a još više se pokazuje potreba tako proširenog opsega saobraćaja u ratno doba. Uvjeti, mogućnost i brzina prijevoza bila je do tog datuma (1918.) relativno besprijekorna, prevozne veze i kalkulacije o cijenama i otpremnim pristojbama u tančine provedeni, pa će nakon ratnih razaranja proći mnogo vremena, dok se obnovi tadašnje »normalno« stanje.

Kako se vehementnom brzinom razvijaju sama pravila, koja reguliraju prevoženje, može se razabrati već iz činjenice, što nije s obzirom na uređenje međunarodnog otpremnog prava, odnosno međunarodnog željezničkog saobraćaja, uređenog 1924. g. prošlo ni *deset* godina, pa se već pokazala potreba temeljitih reformi u tom pravcu. Naučenjaci te struke postavljaju se pače na stajalište radikalnih promjena samog sistema, na kojem bazira taj sporazum. Prvi sporazum, t. j. međunarodna konvencija ugovorena je 1890. g. u Bernu, a treća 23. XI. 1933. g. u Rimu. Da se prihvati prva redakcija tih međunarodnih konvencija trebalo je oko četrnaest godina, računajući prve predradnje. U tom pravcu prestiglo je otpremno zakonodavstvo pače i carinsko zakonodavstvo, i uzance, kojih elastičnost je bitna oznaka zakona te vrste. U Njemačkoj vrijedile su na pr. za carinske poslove i egzekutivu, sve do najnovijih vremena, ustanove carinskog zakona njemačkog »Bunda« od 1869. g., a sličnu konzervativnost nalazimo u tom zakonodavnom pravcu i u drugim državama. Uz ta pravila dolazi i vrlo mnogo dodatnih, naknadnih ustanova, koje se kod pojedinih poglavlja moraju pomno citirati, gdje se mora upućivati čitatelja na dalje ustanove, a to sve čini taj »materijal« dosta nepreglednim.

b) Tovarni list i njegova sadržina

Dolazim do jedne točke, koja svakog dana doživljava razne metamorfoze. Ne toliko što se tiče same tiskanice, koja se upotrebljava u tu svrhu, nego baš što se tiče sadržaja, podataka, koji se imaju ubilježavati u taj dokumenat. Mora se to provoditi u tovarnom listu bilo lokalnog ili međunarodnog značaja, i to radi lakše manipulacije i da se izbjegne raznim nesuglasicama i krivoj aplikaciji prijevoznih propisa uopće, a samog prijevoza napose.

O jeziku u kojem su se imali ispunjavati u tovarnom listu potrebni podaci, postojali su naročiti poslovni propisi. To je pitanje bilo donekle uređeno u međunarodnim konvencijama, u »Uredbi«, a i u pojedinim tarifama, gdje se isticalo da se može upotrebiti osim službenog jezika država i drugi jezik, ali mu mora biti dodan francuski ili njemački prijevod.[61] Tako se imalo postupati i u Hrvatskoj sve do 1918. g.

Ti jezični odnošaji su u uskoj vezi s cijelom naravi otpremnog prava, njegova sistema i posla u lokalnom i međunarodnom pravcu.

O naravi i vrijednosti općih prijevoznih pravila sadržanih u naprijed spomenutoj konvenciji, ima kraj sve temeljite izradbe ne sasvim bezazlenih prigovora. Tim problemima bave se stručnjaci otpremnog prava u svojim komentarima, — to su mnijenja stručnjaka — responsa prudentium! Tako se ističu, kraj državnopravnih točaka, nedostaci pravne naravi, neuvažavanje ustaljenih trgovačkih uzanca, pače i s obzirom na statistiku, koja se sastavlja o tim prilikama. Nekad priznati naučenjak-stručnjak novije škole ističe prije svega potrebu razumljivije stilizacije i redakcije pojedinih ustanova.[62] Upotrebljena je kod toga tumačenja, baš što se tiče međunarodne konvencije, i fatalna maksima: »Quod ab initio vitiosum est ...« (Što je u početku loše, ne može se popraviti ni u toku vremena). Tu tvrdnju je svakako nešto predrastični argumenat, ali je značajna za položaj, koji je dosta delikatan. Subjektivni prigovori toj konvenciji bili bi od sekundarne važnosti, glavno je po današnjem iskustvu dokazati nedostatak, da i sam sadržaj međunarodne konvencije, po kojem cijeli sistem na kojem je izgrađena, ne bi odgovarao potpuno potrebama slojeva, koji su interesirani na prijevoznom poslu. Pojedina generalna pravila morala bi prema tim komentarima imati mnogo izrazitiju formu, sadržaj i konciznost, koji isključuju svaku sumnju. Pozivanje pojedinih stručnjaka na različna pravna pravila i isticanje latinskih termina u proširenoj mjeri, što je postalo običajem kod tumačenja različnih kontraverza koje već postoje, djeluju ubitačno na razumijevanje pojedinih normi. Dosadašnji sistem kod nizanja pravnih pravila traži mnogo pravne spreme od onoga, koji misli uspješno upotrebiti ta pravila. Taj postupak mora se odstraniti, kaže naprijed spomenuti ko-

[61] Sad je propisano u međunarodnom saobraćaju, da se upisima osim na jeziku naših naroda (srpski, hrvatski, slovenački, makedonski) još doda točan prijevod na jeziku, koji propisuje odnosna međunarodna tarifa ili naročiti sporazumi između željezničkih uprava. Ako takvih odredaba nema, mora se napisati prijevod na francuskom ili ruskom jeziku (stav 2, toč. 2. člana 11. Pravilnika 162 o manipulaciji pri prijevozu robe od 1. I. 1946., izdanje G. U. Ž. Beograd.) (Op. M. D.)

[62] Odnosi se na dra. Nanassyja.

mentator. Treba kod sastava i stilizacije pojedinih norma izraditi takav tekst sporazuma, koji će omogućivati i prosječnom trgovcu, da bez mnogo truda bude načisto s upotrebom ovog ili onog pravila ili postupka u svakom konkretnom slučaju.

Na stajalištu neke radikalnije reforme i grupacije tih pravila stoji nekako i 1. listopada 1940. uvedena »Uredba«, koja napušta i dotadašnji red pravnih pravila.[63]

Formalnosti, koje su vezane s upotrebom i sastavom tovarnog lista, ustaljene su već decenijima. Teorija i praksa je smatrala sadržaj tovarnog lista za nesumnjivo dokazalo, da je sklopljen prijevozni ugovor, prema kojemu se otpremalac bezuvjetno ima držati svih pravila, koja propisuju generalne, a i specijalne ustanove željeznice i njezinih nadzornih organa s obzirom na otpremu (prijevoz). A željeznica ima sa svoje strane poduzeti sve, na što je obavezuje koncesionalno pravo, poslovni pravilnik (»Uredba«) i druge odredbe reglementarne i tarifne naravi. Pod tim se razumijevaju odredbe sadržane u pojedinim tarifnim svescima, koje vrijede samo za tamo navedene relacije i robu.

Dok je prije kojih pedeset godina bilo dosta na tovarnom listu navesti adresu naslovnika, a uz nju samo ime grada, odnosno mjesta, ili stanicu, danas za to treba više pažnje. Već se u Zagrebu moraju razlikovati barem dva foruma; t. j. dvije kolodvorske adrese: istočni, zapadni i glavni kolodvor, sve mjesta, koja su ovlaštena primati, odnosno izručivati pošiljke najrazličitije vrste i ulične adrese mjesta ili naselja uz kolodvor. Ovdje se misli na robu upućenu strankama, koje imaju svoj domicil prema propisima o podjeli rada između obračunskih mjesta. Radi se uz to o daljim graduacijama, t. j. koji kolodvor, stanica ili obračunsko mjesto može manipulirati kod primanja ili izdavanja ekspresne, brzovozne, sporovozne kolske ili komadne (denčane) robe. Kod svake od naprijed naznačenih vrsta prijevoza valja u tovarnom listu točno označiti ime, naslov, na kojem kolodvoru se ima izvršiti manipulacija takvim pošiljkama kod predaje ili kod izdavanja pošiljke naslovniku. Uz oznaku stanice valja označiti i kvart (rajon),ulicu i broj kuće, a eventualno i kat. Te oznake služe za ravnanje željeznici, osobito kod dovoza komadne (denčane) robe, za utvrđivanje, odnosno obračunavanje dovoznih troškova adresatu, a to je svota, koju za dostavu robe ubire ili zvanični otpremnik ili sama željeznička uprava. Pritom dolaze u obzir i ulice i ceste manje ili više udaljene od staničnog skladišta, a to se sve ima uzimati u račun kod dovoza u stan ili skladište stranke. Teretni automobili proveli su i na tom polju u novije doba znatne promjene, pa je broj otpremnika, s kojima je željeznica bila zbog te dostave u ugovornom odnošaju, znatno pao. Osobitu pažnju valja obratiti na adresu onda, kada više stanica ima jednako ili slično ime, pa makar se radilo samo o lokalnom saobraćaju. Mnogobrojne parnice, koje su s manje više sreće vodili naslovnici pošiljaka zbog krivog upućivanja robe, pokazuju, da se katkada ne radi o malenkostima, pogotovu ako je govor o lako pokvarljivoj robi, odnosno naknadi za oštećenje takve robe uzrokovanoj jedino zakašnjelom dostavom. Tako je na pr. kod jedne pošiljke živežnih namirnica bilo ime stanice besprijekorno uneseno, ali oznaka pokrajine, u kojoj se nalazila ta stanica, bila je izostavljena. Posljedica je bila, da je pošiljka putovala kojih četrnaest dana od jedne stanice do druge, a iznos podvoza za prijevoz spomenute pošiljke narastao je na daljinu od preko 350 km. Viši sud, na koji se obratio teško oštećeni primalac — radilo se je o pokvarljivoj robi, a i o nevještini staničnih organa —, morao je upotrebiti vrlo mnogo argumenata, manje ili više uvjerljivih, da spasi situaciju u korist oštećenika.

I kod nas ima više stanica, koje nose jednako ime (Požega, Mitrovica i t. d.), ali ima još više mjesta bez željezničke stanice, do koje je željeznica kao uredan trgovac obavezana dopremiti robu, a imaju jednaka imena. Kud i kamo više ima tih slučajeva u inozemstvu. Velik je broj gradova, gdje uz više kolodvora ima i manipulacionih mjesta u pojedinim dijelovima grada, — sve do dvadeset i više obračunskih ureda. Ima i sličnih naziva mjesta, udaljenih među sobom i na stotine kilometara, koje treba potanje označivati. To vrijedi osobito za stanice, kojima ime počinje sa »S« (Santo«), »St« (Sankt) ili »S« (Saint). Tih stanica ima nekoliko stotina u iskazu o željezničkim stanicama Evrope (izuzevši stanice u Engleskoj, Irskoj, Španiji i Portugalu).

Tome treba obraćati sve više pažnje, i propust u tom smjeru dobiva opasne razmjere daljim razvitkom saobraćajnih veza. Usto se imena pojedinih stanica mijenjaju neobično brzo, a provode se redovno s političkih, nacionalnih, rjeđe gospodarskih i saobraćajno-manipulativnih razloga. Evidencija tih promjena traži sve veći napor i pažnju kod staničnih i skladišnih organa.

Kod sklapanja prijevoznog ugovora važna je okolnost, da željeznica ima dužnost dati odštetu i onda, ako uskrati prijevoz, a razlozi tog odbijanja su sumnjivi ili ih uopće nema. Ta t. zv. »*prisila*« otpreme određena u koncesijskoj ispravi i kao posljedica monopolnog položaja željeznice, jedan je od temeljnih instituta dosadašnjeg otpremnog prava. Taj odnošaj ima da međutim u najkraće vrijeme doživi zamašnije promjene i to s obzirom na konkurencijske prilike, — utakmica željeznice s automobilima i zračnim vozilima, — a dolaze u obzir i drugi momenti prometne naravi. Ti dosta zakučasti odnošaji traže, da se uskrati prijevoz nekim strankama (to će se u pravilu dogoditi kod većih industrijskih poduzeća) — ako je to u fiskalnom interesu dotične željeznice, ili je uputno s obzirom na iskorišćivanje kolnog parka. Taj postupak je uostalom prosta kopija američkih recepata, koje su prakticirali tamošnji željeznički »kraljevi«, ali u sasvim drugu svrhu. Oni su naime išli za tim, da utuku svaku njima nepoželjnu industrijsku ili trgovačku konkurenciju. Danas sile na tu reformu ne sasvim bezazleni teški konku-

[63] Njena načela samo su djelomično na snazi, ako se ne protive Ustavu FNRJ, ustavima narodnih republika, zakonima i ostalim propisima, koji vrijede i koje su donijeli nadležni organi države FNRJ, kao i načelima ustavnog poretka FNRJ i njenih republika (čl. 4. Zakona o nevažnosti pravnih propisa donesenih prije 6. IV. 1941. i u vrijeme neprijateljske okupacije). Jedan između novih propisa je i Uredba o planskom prevoženju robe u željezničkom i riječnom saobraćaju od 6. VI. 1948. (Sl. List FNRJ br. 48/1948), koja je stubokom izmijenila propise (načela) stare uredbe o prijevozu osoba, prtljage i robe od 1. X. 1940. (Op. M. D.)

rencijski odnošaji, koji su nastali proširenjem autoprometa i zračnog prijevoza. Ta dva prometna sredstva sve više znatno prikraćuju željeznicu već kod prijevoza manje vrijedne robe, osobito u međunarodnom saobraćaju. Željeznici bi preostao kraj dosadašnjeg stanja konačno samo prijevoz jeftinijih gromadnih artikala, koji jedva pokrivaju režijske troškove pogona. To bi doduše vrijedilo za neđirigirani saobraćaj i zemlje tog sistema, ali i kod dirigirane koncepcije dolazi u obzir i tranzitni saobraćaj kao znatna stavka željezničkog saobraćaja i novčanih primitaka, što se sve ne može potpuno ignorirati.

Upotreba ćirilskih i gotskih pismena kod ispunjavanja tovarnih listova ne može se i nije se mogla uskratiti po zakonskom stanju. Upotreba tih pismena vodila je katkada do nemilih posljedica za stranku, koja je odgovorna za podatke upisane u tovarni list. Stručnjaci međunarodnog otpremnog prava su tražili, da se upotreba tih i takvih pismena zabrani, odnosno isključi i dopusti samo fakultativno unošenje tih pismena u tovarni list.

Za udobnost predatelja robe dopušta novija praksa upise u tovarne listove i tintanom olovkom, a to su prije izrijekom branile singularne odredbe mnogih željezničkih uprava, pa i mađarskih.

Najstarija načela prakse, koja govore o atributima potrebnim kod otpreme robe željeznicom, odnosno o sadržaju tovarnog lista, traže samo troje: ime uputne stanice, oznaku robe i ime naslovnika. O uputnoj stanici bilo je naprijed govora. Što se tiče oznake robe, ta je stvar s vremenom postala zakučastija i traži nešto više stručne spreme. Da su kod prosuđivanja tih atributa imali željeznički službenici po stranku što povoljnije prosuđivati o svojstvima, vrijednosti i naravi pošiljke u jezičnom i manipulativnom pogledu — što bi bilo od največeg interesa i koristi za pošiljaoca robe, — o tom šute svi komentatori tih ustanova. Sigurno je jedino to, da bi svaki odstup od navedena tri načela — atributa prijevoza — imao za otpremaoca više loših nego dobrih posljedica. O tom stanju ima vrlo mnogo raznolikih tumačenja, kojih potanjem razlaganju nije ovdje mjesto.

b) *Oznaka robe.* Ta oznaka je katkada Ahilova peta (velika neprilika) za predavaoca robe. Ustanove Poslovnog pravilnika (»Uredbe«) i međunarodna C. I. M., I. Ue. G. i M. K. R. nisu tražile doduše točan upis i opis robe predane na prijevoz, t. j. takav upis, koji bi riječ po riječ odgovarao nazivu sadržanom u određenoj klasifikaciji robe. Ali u praksi je situacija katkada sasvim drugačija. To je važno i onda, kada su se uz originalni (početni) teret utovarili u jedna kola drugi skuplji ili jeftiniji artikli, kojih se podvoz sasvim drugačije obračunavao. To naknadno dotovarivanje dopuštalo se onda, kada nije bilo dosta kola, a kola, u koja se imala utovarivati druga roba, nisu bila iskorištena do svoje nosivosti. Klasifikacija robe, koju spominjem, sadržava potanju oznaku o svojstvu robe, koja se predaje na prijevoz. Ta je klasifikacija zapremala u generalnim propisima — tarifama — i više od sto stranica. Ta se klasifikacija nalazila u lokalnim tarifama većih željezničkih uprava u publikaciji zvanoj: Tarifa, Dio I., Odio B. K tome »materijalu« dolaze u daljim tarifnim svescima (Dio II., III. i t. d.) još točniji

i detaljniji izrazi i definicije za tamo nabrojenu robu dalje distinkcije — slova i brojevi, a to se sve imalo uzimati u obzir do sitnica, ako je stranka, koja je otpremala robu, reflektirala na jeftiniji prijevozni stav, odnosno na onaj, koji je bio uvjetovan upisom takvih distinkcija.

To je stanje bilo u svoje vrijeme skopčano s velikim neprilikama za svakog predavaoca bilo kakve robe u Hrvatskoj. Klasifikacija je naime bila prije u lokalnoj tarifi sastavljena isključivo na mađarskom jeziku. Prijevod, izdan pače sa službene strane, nije se smatrao autentičnim, t. j. željeznička ga uprava nije priznavala valjanim u slučaju spora (parnice). Na čelu takvih prevedenih edicija, koje je na pr. željeznička uprava izdavala samo na njemačkom jeziku, stajala je napomena: »Übersetzung der amtlichen ungarischen Ausgabe« (»Prijevod mađarskog službenog izdanja«). Hrvatsko je izdanje prevedeno s tog njemačkog izdanja, pa prema tome ni pod auspicijama posljednjeg poslovođe zagrebačkog poslovodstva izdani Milojčićev izvadak iz lokalne tarife 1912. g. nije mogao što se tiče klasifikacije ni u onom kratkom razmaku vremena, dok je formalno bio na snazi, poslužiti otpremaocu iz Hrvatske u sporu sa željeznicom. Usto je kratko vrijeme prije tog izdanja izašla nova obavezna klasifikacija, Tarifa, Dio I., Odio B., koju pisac Milojčić nije mogao uzeti u obzir (nije to mogao ni njegov informator) već zbog kratkog vremena. U stvari Hrvatska dakle nije imala službene klasifikacije na hrvatskom jeziku.

K tim tumačima i opisima pojedine vrste robe u samoj klasifikaciji dolazile su dalje oznake robe — dalja klasifikacija — u pojedinim tarifama označenim u specijalnim tarifnim svescima rimskim, (II, III i t. d.), a i arapskim (3, 4, 7 i t. d.) brojevima.

Kako sam već kazao, poslovni pravilnik (»Uredba«) nije tražio, da se roba označi prema riječima istaknutim u klasifikaciji robe. Ali ako dođe do reklamacijskog, odnosno sudskog postupka, onda se željeznica kruto drži svojih onda nepisanih pravila o označivanju robe prema klasifikaciji. A ta klasifikacija nije mogla nikako biti obavezna za otpremaoca u Hrvatskoj, jer je bila tiskana na za nju ne samo nepoznatom mađarskom, nego i na neslužbenom jeziku. Tako na pr. naziv u klasifikaciji »Vas és aczél-áru« — »željezna i ocjelna čelična roba« nije bio dovoljan kod unošenja u tovarni list, kao ni kasniji t. j. iza 1918. g. »Željezo ili ocjelna roba«. Ta pozicija, kako kaže stručni izraz, ima na stotine nijansa već u I. dijelu, odjelu B tarife, a k tome se dodaju u pojedinim tarifama (Dio II, III i t. d.) dalje specifikacije i obilježja (potpozicije), odnosno napomene, koje se moraju istovremeno unijeti u rubriku »Sadržaj«, s obzirom na izradbu više manje kompliciranu, a prema tome i skuplju. Isti slučaj nalazi se na pr. i kod drva; taj artikl je podijeljen prema svojoj naravi, vrsti i obradbi na više od stotinu stavova u glavnoj »poziciji« »1. Drvo«! To su t. zv. potpozicije, koje su se imale riječ po riječ citirati. Nije li oznaka u tovarnom listu odgovarala riječima i slovima pozicije ili potpozicije, mogao je (a danas mora) stanični organ bez grižnje savjesti računati najskuplji I. razred, kojega su stavovi pripadali, na pr. za drvo u udaljenosti do 600 km horizontalno do t. zv. posebne tarife br. 3. Podvoz je prema tom iznosio

za jedinicu — 100 kg: 757, 621, 416, 289, 265, 194 i 164 filira za 100 kg. Pritom se nisam obazreo na razne izuzetne tarifne stavove, koji su još niži od naprijed spomenutih stavova. Navedene izuzetne tarife izdane kao singularne mimo lokalnu tarifu imale su opet naročite stavove u nekim relacijama (prijevoznim razmacima). Koliko su kraj takve ekskluzivnosti i izljeva mađarskog zelotizma trpjeli izvoznici, odnosno predavaoci robe u Hrvatskoj prije 1918. g., ne može se ni približno utvrditi. A privilegirani otpremaoci su mogli na pr. komadnu (denčanu) robu prevoziti i na duže distance uz pogodnost, tako da su za cijeli vagon ili polovicu (5.000 do 10.000 kg) plaćali podvoz samo za 2.500 kg, a i za manju količinu.

Ali i za robu, koja se mogla otpremati pod određenim uvjetima — mjerama opreznosti — bilo je naročitih propisa. Ovdje je govor o robi, koje prijevoz je najprije bio sasvim isključen; zatim o takvoj robi, koja se samo uvjetno — uz razne točno određene mjere opreznosti — primala na prijevoz. U tom pravcu sužuje se u praksi sve više opseg one robe, koja je isključena od prijevoza. Naročita se komisija bavi sistematski ispitivanjem prijevoznih odnošaja kod predmeta te vrste. Sadržana je ta roba u t. zv. »Prilogu br. I. poslovnog pravilnika«, odnosno u željezničkoj saobraćajnoj uredbi i u C. I. M., I. Ue. G., M. K. R. (Međunarodnoj konvenciji).

Brojne naknadne odredbe te konvencije dopuštale su uz razne mjere opreznosti i u prikladnom omotu (emballage) i otpremu takvih predmeta, koji su prije bili bezuvjetno isključeni od prijevoza.

Osobita pažnja imala se obratiti pošiljkama, koje se ne smiju smještati u kola s drugom kojom robom, a o predmetima, kojih otprema traži naročite mjere opreza, bilo je već naprijed govora. Za takvu robu, koja bi po svojim fizičkim osobinama mogla škoditi drugoj robi, mogao bi se tražiti prijevoz u naročitim kolima.

Obavijest i tumačenje o tom, koje stanice su ovlaštene za primanje neke ili svih vrsta robe, koja su ograničenja u tom pravcu, davao je za veliku većinu stanica u Evropi, prema naknadnim informacijama i predradnjama u tom pravcu, točno u evidenciji vođeni iskaz o stanicama, poznat u stručnim krugovima pod naslovom: »Dr. Koch, Eisenbahnstationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas« (»Iskaz željezničkih stanica u Evropi«). U Pešti se godinama izdavao iskaz: »Smolik« za Ugarsku. Spomenuta edicija »Dr. Koch« doživjela je već 1926. g. četrdeset i sedmo izdanje. Taj »Iskaz«, knjižurina od 919 stranica, sadržava kod gotovo svih željeznica uz ime stanice i njezine uređaje, ovlasti s obzirom na primanje i izdavanje robe. Tako je prema tome »Iskazu« na pr. stanica Hamburg Hbf (Hauptbahnhof — Glavni kolodvor) različita od Hamburg Hgbf (Hauptgüterbahnhof — Glavni kolodvor za robu). Ta stanica ima tračnice do luke i uređaj samo za otpremu robe, dizala do 13 t nosivosti, glavnu carinarnicu, i prima svaku robu na prijevoz. Istodobno izručuje prispjelu robu strankama u domicilu. S tom i s takvim stanicama spojena su golema skladišta, silna tovarilišta i slobodne zone raznih država. Takve uređaje imaju skoro sve stanice u blizini pomorskih ili riječnih luka i državnih granica.

c) Upute u tarifalne i reglementarne ustanove

Kakve su naravi upute, informacije, koje su davali željeznički namještenici pojedinim strankama u Hrvatskoj za mađarske ere, o tom sam se imao prilike uvjeriti nekoliko puta. Na žalost ide s obzirom na te informacije i M. K. R. na ruku interpretaciji, koja se sastoji u tom, da *željeznički namještenici nisu dužni upućivati stranke* u prilike spomenute u uvodu, odnosno, da njihove informacije ne vežu željeznice.

Praksa se ipak donekle složila u tom, da kao obavezno pravilo za davanje tarifnih obavijesti i u prijevoznim pitanjima vrijedi odgovor više instancije željezničke uprave, kod koje postoje naročita komercijalna odjeljenja. Odanle prispjeli pismeni odgovor o visini stava i o otpremnim prilikama mjerodavan je za stanične organe, za stranku, ali i za željeznicu.

Komentator N. kaže: »Ako je koji namještenik službeno ovlašten davati informacije o osobnom i robnom saobraćaju (informacioni uredi na većim stanicama!) i ta obavijest utječe na provođenje otpremnog ugovora, onda je željeznica odgovorna po Art. 39 M. L. R.«

Neki komentatori kažu o tome ovo: »Ako je manipulativnom organu, koji slučajno ispostavlja za stranku tovarni list, faktično poznato, da mu je stranka priopćila, odnosno da je u tovarni list on unio krivu oznaku robe, odgovara željeznica za štetu, odnosno ima da povrati previše plaćenu vozarinu«.

Neugodna posljedica krive oznake nastala je za naslovnika, ako je iskupom tovarnog lista stupio u ugovorni odnošaj sa željeznicom, jer je u tom slučaju odgovarao mjesto pošiljaoca robe u prvom redu za slučaj naplate i ostalih obveza, koje izviru iz vozarinskog ugovora, a naknadno se utvrde, izuzevši, da je pošiljka predana frankirano. U tom slučaju jamčio je predavalac robe za sve troškove.

O tim nadasve važnim odnošajima, odnosno o formalnostima, koje treba izvršiti kod prijevoza robe, nisu govorile ništa ni generalne, a kamoli singularne odredbe poslovnog pravilnika (»Uredbe«), a ni međunarodna konvencija. Sudske instancije mogle su se prema tome, ako nije bilo rješidbe viših sudova izrečene pod jednakim pretpostavkama, oslanjati jedino na izjave komentatora, — već ponovo spomenuta responsa prudentium. Ti nedostaci opravdavaju mišljenje svakog savjesnijeg motrioca tih zamršenih odnošaja, da se naime studiju saobraćajnih disciplina ima i kod nas obratiti više pažnje već i iz materijalnih razloga. Govor je o štetama, koje su nastajale za privredne slojeve time, što su plaćali zbog nepoznavanja tih prilika iznose, koje nisu bili dužni plaćati prema tadanjim propisima. Još bi veći bio moralni gubitak na ugledu, ako bi strani svijet kod međunarodnih prijevoza opazio nedostatke te vrste kod ovdašnjeg autohtonog elementa službene i neslužbene provenijencije.

d) Ispitivanje sadržaja pošiljke

Temeljno načelo kod prijevoza robe je bilo, da roba plaća vozarinu, koja odgovara vrijednosti pošiljke. Zbog toga je željeznici bilo dopušteno da otvara omote (emballage), kako bi utvrdila tu vrijednost, odnosno sadržaj pošiljke i to u pravilu na predajnoj, ali i na uputnoj stanici, i to po mogućnosti u prisustvu ovlaštenika ili barem dvojice svjedoka, koji nisu u službenom odnošaju sa željeznicom.

U tom pravcu pokazuje se i pokazivalo se znatno protivrječje između pojedinih ustanova sadržanih u M. K. R. Jedamput se tamo naime govori o obaveznom pregledavanju robe pod svim prilikama, dok se odmah zatim traži i ističe, da je za taj postupak mjerodavno zemaljsko pravo i njegove ustanove, odnosno pravo države, kroz koju prolazi pošiljka.

Prema tome pravu nije potrebna prisutnost ovlaštenika, ako se sadržaj istražuje iz policijskih razloga, ali i u tom slučaju moraju se pozvati dva svjedoka, koja nisu u službi željeznice. Jednaki postupak ima se upotrebiti, ako se sumnja, da je u pošiljci mrtvac ili roba, koja se samo uvjetno prima na prijevoz, ili je njezina otprema zabranjena iz viših interesa države (oružje, municija, propagandno štivo i t. d.).

e) Težina kola (vlastita težina)

Na svim kolima, koja služe za otpremu robe, mora biti označena njihova vlastita težina. Taj proces mora se periodički ponavljati, osobito kod revizije kola u strojarnici ili za većih popravaka (izmjena kolnih dijelova, osovina i t. d.).

Čista neto težina željezničkih kola, predanih predavaocu robe na tovarenje, a označena na donjoj strani nosila, znade katkada diferirati za veće iznose. Ta činjenica se očituje kod predaje, utovarivanja robe, a i kod izručivanja robe. Kod tog posla igra neku ulogu i vrijeme. Kiša, snijeg, led, voda i t. d., može uzrokovati i kod samog tovara (pošiljke) znatniju razliku, koja može iznositi i preko 5% od težine predane robe, kako je ona bila označena u tovarnom listu. Spomenuta naime razlika smjela je iznositi samo do 5%. Iznosi viši od toga bili su zabranjeni, odnosno potpadali su pod konvencionalnu kaznu.[64] Ali pri tom procesu (razlika zbog kiše i t. d.) raste i vlastita težina kola. Ta je okolnost bila važna i za slučaj utvrđenog nedostatka pošiljke, osobito kod njezina izručenja, jer se stranka globila naročito, ako je iz iznosa ukupne težine rezultirala preopterećenost. Manjak, koji je bio veći, nego bi iznosio prirodni gubitak robe na težini (a to znači 1—2%), koji ima svoj izvor u naravi prevezene robe, imao se naknaditi stranci zajedno s dijelom vozarine, koja otpada na 1, odnosno 2%. To dakako nije vrijedilo onda, ako je sama željeznica odobrila, da se kola smiju preopte-

[64] Danas norme tovarenja nalažu kod nekih vrsta tereta, da se tovarna težina kola mora prekoračiti sa 2 tone (Tarifa za prijevoz robe sv. 1. i 2. od 1. I. 1950. Prilog VIII.) — (Op. M. D.)

retiti za jednu ili dvije tone. Veličina spomenutog prirodnog manjka ustanovljena je u propisima (»Uredbi«) i bila je običajna kod pošiljaka kore, svježeg voća, korijenja, kože i drugog, svega kod kojih 20 predmeta (s jedan ili dva procenta). Dopušten je bio međutim i protiv**dokaz, t. j.** da manjak nije nastao zbog prirodnog gubitka na težini, nego iz drugih uzroka (krađa i t. d.).

f) Pogreške u tarifama

Ako se u kojoj tarifi ili tarifnoj obavijesti utvrdila kakva tiskarska pogreška ili je došla u pismenoj formi s kompetentne strane netočna obavijest o visini vozarinskog stava ili druge koje pristojbe, za to odgovara željeznica, jer je bila dužna pobrinuti se za točnu redakciju svojih edicija, a i pismenih sastavaka.

Ta je obaveza imala svoje opravdanje u pozitivnim ustanovama građanskog, a i trgovačkog prava, odnosno zakona.

g) Preračunavanje podvoza u stranu valutu

(Novčani tečajevi)

To je proces, koji je već odavno zadavao mnogo glavobolje nacionalnim ekonomima i državnim financijerima, osobito u nesređenim vremenima. Dugo nije pošlo za rukom ni približno raščistiti to pitanje, što više, bila je sve veća pogibelj i za samu željeznicu zbog toga nesigurnog valutarnog stanja. Prema tome je taj odnošaj, koji je diktirao situaciju na novčanom tržištu već nekoliko decenija, vrijedan veće pažnje, osobito u doba inflacije, deflacije, devalvacije, revalvacije ili drugih valutarnih zapletaja. Tom odnošaju željele su neke željezničke uprave doskočiti i na taj način, što su kod međunarodnih pošiljaka na svakoj pograničnoj stanici troškove, koji su do te stanice narasli, preračunavale bez svake formalnosti u domaću valutu. Takva se ta valuta predaje, priračunavši vlastite podvozne i manipulativne troškove pod režimom M. K. R., daljim državama, koje ponavljaju taj postupak sve do uputne stanice (odredišta). Ali ima i drugih mogućnosti, da se osigura željeznica od gubitaka. Da se izbjegne takvoj nesigurnosti s preračunavanjem, uzela se u pomoć i lokalna tarifa kao temelj originalnom računu na predanoj stanici takozvana međunarodna, t. j. od slučaja do slučaja utvrđena neka strana valuta. U toj valuti izračunavali su se i otpremni stavovi čak i u samim domaćim tarifama, odnosno prijevozima. To je bila uostalom redovna pojava već decenijima u orijentalnom saobraćaju, gdje se računao podvoz u zlatnim francima. Otpremaoci moraju prema tome platiti podvozne troškove ili u originalnoj valuti ili po tečaju, koji je utvrđen od državne vlasti ili od burze za određeni novac, stranu valutu, već prema tome, koji je propis na snazi u odre-

đenoj situaciji. Budući da su Mađari vodili zajedničke financije i nisu objavljivali rezultate tih preračunavanja, nije moguće utvrditi, da li je i koliko je Hrvatska bila prikraćena na primanjima te vrste.

h) Tajne tarife

Stručnjaci i komentatori ustanova, koje reguliraju otpremnu službu, bave se sve više pitanjima tajnih tarifa i dolaze kod raspravljanja različnih prijevoznih ustanova i pitanja ponovno na tu temu. Od mnogih neuređenih odnošaja te vrste kreće se jedno takvo pitanje i oko toga, kakve posljedice mogu nastati kod toga posla za stranku, a kakve za željeznicu, ako taj protivzakoniti postupak otkriju interesenti, koji nisu »privilegirani«. Odgovor na to pitanje ne može se nikako dati, niti su se bilo koje međunarodne konvencije trudile dati točniju definiciju o tom odnošaju. Kod tog posla sasvim je zatajilo, inače dosta elastično, tumačenje prijevoznih pravila. O tim odnošajima ima nebrojeno rasprava, a čini se, da što se toga tiče ne zadovoljavaju sva pravila, koja postoje i koja su za sve i za svakoga proglašena kao obavezna. O tome sam pisao u »Mjesečniku pravničkog društva« (kolovoz 1940.) opširniju raspravu, otkud je preštampana u beogradski stručni časopis »Naš saobraćaj« (listopad 1940.) Na moja razlaganja nije bilo nikakve reakcije.

Već prva redakcija M. K. R. zabranjuje izdavanje tajnih tarifa. To isto čini i bernska (druga) i rimska (treća) konvencija. Dio II, glava I, čl. 9, II. alineja § 2., rimske konvencije kaže izrijekom: »Tarife se moraju jednoobrazno primjenjivati prema svakomu. Njihove odredbe vrijede samo, ako nisu *protivne ovoj konvenciji*, a ako su protivne, one se smatraju kao da ne vrijede i da ne postoje.« O toj temi šuti sasvim poslovni pravilnik (»Uredba«) od 1. I. 1910. Saobraćajna uredba od 1. X. 1925. kaže u II. al., toč. 1, § 6.: »Ništav je svaki sporazum, kojim bi se jednome ili nekolicini pošiljalaca odobrio popust u tarifnoj cijeni«. Isto se ponavlja nešto promijenjenim tekstom u § 2., čl. 6. »Uredbe« od 1. X. 1940.

Budući da su kod Mađara takve propise provodile njima pouzdane osobe, a nisu se objavljivali, nije moguće utvrditi kolikim je iznosom Hrvatska bila u tome oštećena.

i) Računanje vozarine — utovar, istovar

Koja se tarifa (lokalna, priključna, savezna), tarifni stav redovne, sezonske ili specijalne tarife ima primjenjivati kod izračunavanja vozarine za koju pošiljku u određenom slučaju tako, da i otpremaoci budu sigurni o visini same vozarine i nuzgrednih pristojba, pripadalo je među dužnosti željezničke uprave. Ispravnost zaračunanog iznosa u tovarnom listu ovisila je mnogo o spremi činovnika, koji se uza svoj posao morao baviti i što točnijom evidencijom tarifnih obavijesti, koje je proglašavala željeznička uprava povremeno u svojim službenim glasilima.

Praksa i tumači pravila te vrste bili su u tom složni i smatrali su, da se pod svim i svakim odnošajima *ne može* tražiti, ni da stanični organ u lokalnom saobraćaju, osobito na manjim stanicama utvrdi uvijek najjeftiniju tarifu, na upotrebu koje ima otpremalac neosporno pravo.[65] Ako se radilo o lokalnoj tarifi, onda je, doduše, stvar bila prilično jednostavna. Najprije se utvrđuje udaljenost od polazne do uputne stanice. Biva to pomoću generalnih kilometričkih kazala, u kojima je izračunana kilometrička udaljenost između pojedinih stanica. Zatim postoje naročite križaljke, koje iskazuju udaljenost pojedinih stanica od t. zv. čvornih stanica, u koje se stječe jedna ili više pruga. Prema tim tabelama izračunani su stavovi na udaljenosti po 10 kilometara, a za težinu od 100 kg (rjeđe za 1000 kg). Od čvornih stanica, koje su ujedno veće stanice, izračunani su u lokalnoj tarifi stavovi i na veliku udaljenost, pa i do 2.000 km, već prema veličini željezničke mreže, tako da ne treba izračunavati svaki stav, t. j. iznos, koji se plaća za jedinicu 100 kg, po generalnom kazalu. Tamo je uz broj kilometara bio označen i sam stav, t. j. iznos vozarine za pojedine tarifne razrede (klase), od prvog do izuzetnih razreda. Slično se prema lokalnoj tarifi izračunavao stav i vozarina do stanica, koje leže na granici ili preko granica državnih ili samo do državne granice. Iskazani su ti stavovi uz opasku »trs.« — tranzito —, a to znači, da ta stavka vrijedi samo za pošiljke, koje prelaze granicu. Oznaku »loco« — u mjestu — kraj stava ili u natpisu križaljke dopuštala je upotrebu toga stava samo u lokalnom saobraćaju. Ako su pak postojali do uputne stanice u saveznoj kojoj tarifi ugovoreni izravni stavovi ili je takav stav postojao samo do koje druge stanice u inozemstvu, koja je sadržana u saveznoj tarifi, ali je bliža odredišnoj stanici, vršilo se izračunavanje — kartiranje — do te najbliže stanice, do odredišta kao uputne stanice mjesto ugovorne stanice. Odanle se pošiljka mogla kartirati dalje od te međunarodne ili pograničnе stanice po lokalnoj ili drugoj kojoj saveznoj tarifi do odredišne, t. j. do stanice označene u tovarnom listu. Uz vozarinu izračunavale su se bilo odmah, ili u toku prijevoza narasle uzgredne pristojbe (vagarina, pretovarivanje, kamionaža i t. d.), t. j. troškovi, koji kod predaje robe nisu još bili poznati.

Naprijed spomenutim poslovima, evidentiranjem tarifnih i saobraćajnih odredaba, bavili su se i kod većih tvorničkih poduzeća naročiti referenti, kojima je bila dužnost ispravljati tarife, klasifikaciju robe i slične odredbe, a ujedno se brinuti za naručivanje kola i voditi i korespondenciju sa željezničkim vlastima. Kraj dirigiranog gospodarstva bila je dužnost tih osoba pobrinuti se i za sistematskije iskorišćivanje kolnog prostora, a prema tome i za shodnu ekspediciju, t. j. izbjegavati suvišne duže putove kod otpreme tvorničkom poduzeću potrebnih sirovina ili kod otpreme gotovih artikala. Imali su se ti referenti pobrinuti za prijedloge, kojima je svrha sastav tarifnih stavova potrebnih za izvoz

[65] Tim »tumačenjem« su se obilno služili Mađari u Hrvatskoj, kad su njihovi eksponenti »naoko« naplaćivali vozarinu, a vraćali viškove samo iz razloga »pravičnosti«. (Op. M. D.)

ili samo u unutrašnjem prometu. U vezi s time valjalo je obratiti pojačanu pažnju i inozemnim prijevoznim odnošajima. Nastojanje, da se što bolje iskoristi kolni park, vodilo je do raznih mjera željezničkih uprava, kojima je bila svrha, da otpremaoci, osobito tvornička poduzeća, nabave potrebne im neke sirovine (ugljen i t. d.) iz najbližih mjesta.

Kod komadnih (denčanih) pošiljaka imala je utovarna stanica u tovarni list bezuvjetno ubilježiti uz kilometričnu udaljenost od predajne do uputne stanice i visinu podvoznih stava za 100 kg (tarifni stav), kao i razred, odnosno tarifu, po kojoj se izračunavala vozarina dotične robe prema službenoj klasifikaciji. Ti su se brojevi katkada izostavljali, a to se protivilo generalnim poslovnim, a i željezničkim unutrašnjim propisima. Na uputnoj stanici nastale troškove za istovar i druge usluge željeznice plaćao je naslovnik kod izdavanja robe, a ostale su se pristojbe zajedno s eventualnom carinom mogle frankirati, t. j. plaćao ih je pošiljalac robe. Novija praksa uvela je kod nekih željeznica s obzirom na izručivanje robe primaocu znatne promjene. Prije je poslove dovoza u stan vršio naročiti privatni otpremnik, koji je bio u ugovornom odnošaju sa željezničkom upravom, i dopremao je robu u domicil stranke uz unaprijed utvrđene pristojbe. Te su se ravnale prema udaljenosti domicila od same stanice.

Kod kolnih tovara bila je dužnost stranke — adresata —, da sama vrši istovar robe, kao i utovar. Te je poslove mogla preuzeti i željeznica uz naplatu odgovarajuće pristojbe, koja se zaračunavala na tovarnom listu.

j) Pouzeća i predujmovi na predanu robu

Pouzeće je u svoje vrijeme veoma raširen institut, kojemu je bila svrha olakšati položaj predavaoca robe oko namirenja njegove tražbine; to je svota, kojom je predavalac opteretio pošiljku, a ubire je uputna stanica. Ukidanje te ustanove znatno je otešćalo poslovanje, osobito kod detaljnih trgovaca i obrtnika, koji su ukidanjem tog instituta izvrgnuti znatno većem riziku. Ta posredovna uloga željeznica između predavaoca i naslovnika dokinuta je u mnogim državama već mnogo godina. A restringirani su prije u robnom prometu običajni, katkada dosta omašni predujmovi na predanu robu na neznatne iznose, ali samo u korist otpremnika, koji ponovo predaju ili manipuliraju robom na državnim granicama. Neke željeznice su ukinule i tu pogodnost.

Plaćanje vozarine unaprijed, uvedeno kod nas, a i kod drugih nekih država, prije nekoliko godina, predviđeno je uostalom i u M. K. R. Tim je postupkom znatno ujednostavljena novčana manipulacija kod željezničke uprave. Na uputnoj stanici se ipak ponovo izračunava (kalkulira) vozarina.

k) Oznaka putova (putokaz)

Otpremalac robe imao je u međunarodnom saobraćaju pravo označiti put, kojim želi da ide roba predana na prijevoz, bilo da to čini zbog štednje na vozarini ili da prikrati trajanje vožnje. Ta odredba doduše nije vezala željeznicu, jer su osobito kolne tovare prevozile pojedine željeznice prema naročitim ugovorima, odnosno tabelama, koje su sadržavale odredbe, koji se putovi imaju upotrebiti, i u koje se vrijeme moraju upotrebiti ovi ili oni putovi (route) ove ili one željeznice. To su bili brojni svesci poznati među stručnjacima kao odredbe za instradaciju (putokaz). Ti propisi bili su za mađarske ere neka vrsta državne tajne, barem u Hrvatskoj. Moje urgencije, koje sam kao predstojnik tarifnog ureda Zagrebačke trgovačke i obrtničke komore slao u Peštu, da mi se pošalju ti propisi, ostale su bez svakog rezultata. Od drugih željezničkih uprava (poslovnih uprava pojedinih željezničkih saveza, uprave austrijske državne željeznice, prusko-hesenskih državnih željeznica i t. d.) dobivao sam te propise bez svakog prigovora. Komentatori ustanova o tim putokazima kažu, da odredbe o putu, koji se ima upotrebiti, imaju biti jasnije, da se pošiljaocu u njegovu interesu ima zaračunati uvijek najkraći i najjeftiniji put, bez obzira na okolnost, što se prevoženje ne vrši tim najkraćim putem, što se uostalom ne može uvijek provesti. Odredbe željezničkih uprava, sadržane u nekim tarifama, koje traže, da pošiljač mora kod upotrebe nekih tarifa, odnosno stavova označiti u tovarnom listu put, kojim kani otpremiti robu, *nemaju* po M. K. R. pravne snage. Ako je pak željeznica stranci zaračunala duži put, tako da je stranka previše platila, imao joj se višak vratiti po službenoj dužnosti. Taj proces, t. j. vraćanje previše uplaćenih podvoznih troškova, nije za mađarske ere u Hrvatskoj nikada došao do solidnije izvedbe. Stranci se nije ništa vraćalo, iako se radilo o većem iznosu. Pri tom postupku mogla se sa strane predavaoca ili naslovnika tražbina te vrste kod međunarodnih pošiljaka predati sudu prema ustanovama sadržanim u M. K. R., protiv svake željeznice, koja sudjeluje na otpremi, odnosno kod suda nadležnog za tuženu željeznicu. Ta obveza željeznice je osobito povoljna za one stranke, koje drže, da ih domaći sudovi dosta ne štite. Tražbine te vrste imaju korealni značaj, t. j. svaka od željeznica, koja sudjeluje na jednoj takvoj međunarodnoj otpremi robe, mora pružati stranci, koja je prikraćena u svojim pravima potpunu odštetu, računajući kod toga i kamate od dana podignute reklamacije. Nema prema tome nikakve solidarne obaveze svih kod jednog prijevoza interesiranih željezničkih uprava. U lokalnom saobraćaju vrijedio je već spomenuti abusus — neurednost — mađarskih željeznica, koje su mogle biti tužene samo u Pešti. Ali u jednom znatnijem slučaju gubitka prtljage uspio je nekadašnji Stol Sedmorice 1912. g. (?!) proturiti izvršenje osude protiv željeznice, kao da je govor o krađi, za koju dolazi do porabe po svim pravima mjesto čina — forum delicti commissi (mjesto učinjenog zločina).

Spomenutom procedurom, da stranka prikraćena u svojim pravima može svoju tražbinu predati svakom sudu nadležnom za željeznicu, koja

je na otpremi sudjelovala, krši se doduše državni sudbeni suverenitet pojedinih država s obzirom na sudovanje u korist stranih državljana, ali odredbe M. K. R. su u tom pravcu obligatne, prisilne naravi, pa se samo sudovanje kao i egzekucija osuda izrečenih na temelju ustanova M. K. R. izvršuje bez daljih postupaka.

l) Odredbe o dobavnom roku

Razmak vremena, u kojem je stranka imala, za normalnih saobraćajnih prilika, pravo tražiti izručenje robe predane na prijevoz, bio je do 1918. g. prilično siguran i redovno se držao. Stranka je mogla računati, da će joj roba biti izručena na vrijeme, pače i prije nego mine spomenuti rok. Bila je naime česta pojava, da je osobito komadna (denčana) roba, predana običnim tovarnim listom, prispjela već drugi dan adresatu. S druge strane bila je ta brza otprema u interesu željezničke manipulacije, iskorišćivanja kola i željezničkih financija. Željeznica je morala kod zakašnjele dobave stranci vraćati jedan dio uplaćene vozarine i to do 50% plaćene čiste vozarine, ako nije bio osiguran interes zbog dobave. Ako je pak stranci više stalo do toga, da naslovnik dobije što prije predanu robu (osobito se to događalo kod luksuznih i sezonskih predmeta), dala je ona taj interes naročito osigurati kod željeznice plaćanjem dosta neznatne pristojbe, pa je u tom slučaju morala željeznica vratiti stranci i čitavu uplaćenu vozarinu. Zbog toga su pošiljke s osiguranim dobavnim rokom imale prednost kod otpreme ispred sve ostale komadne robe, a i kolnih tereta. Tovarni listovi, koji su sadržavali pošiljke s osiguranom dobavom — dobavnim interesom — na čvornim su se stanicama, gdje su se vlakovi ponovo sastavljali, uvijek izabirali i odvajali od ostalih tovarnih listova, koje je donio u stanični ured vlakovođa. Kod zakašnjenja od četiri dana, ako je došla reklamacija, vraćala se stranci cijela uplaćena čista vozarina. Tu su okolnost zvanični otpremnici iskorištavali sve do ekscesa. Godina 1918. našla je što se toga tiče već gotov kaos, pa su se željezničke uprave morale zaštićivati naročitim »receptima« od situacija, koje su nastale zbog zakašnjele dobave pošiljaka. Vrhovni sud u Beču rješava 25. listopada 1918. g. jedan takav slučaj, u kojem se uvažava produljeni od željezničke nadzorne vlasti odobreni dobavni rok. Ali to produljenje imalo je vrijediti prema toj rješidbi samo za pošiljke predane iza propisno proglašene saobraćajne zapreke. Ta rješidba oslobodila je željezničku upravu od plaćanja odštete, odnosno vraćanja već plaćene vozarine zbog prekoračenja dobavnog roka bez obzira na to, da li je bio taj rok osiguran ili ne.

Te zapreke bile su osobito u ratno doba raznovrsne. Među glavne saobraćajne zapreke pripadala je nemogućnost istovarivanja kola, prenatrpanost stanica i skladišta. Prvi rekviziti, da se doskoči tim neprilikama, bili su povišenje ležarine u skladištima i kolne stojarine, zatim plaćanje većih pristojbi kod tovarilišta za robu i t. d., mjesto da se uklanja neravnomjernost u prevoženju, odnosno da se poveća kapacitet.

m) Krađe

O tom »rekvizitu«, koji dobiva sve veću važnost u željezničkom prometu, već sam prije nešto spomenuo. Komentatori otpremnih ustanova, željezničke uprave i judikatura, prisiljeni su, da tom »poglavlju« obraćaju u novije doba, t. j. već prije prvog svjetskog rata pojačanu pažnju. Iza patrijarhalnog postupka kod prijevoza, koji je trajao do otprilike 1915. g., dolazile su »sigurnosne« mjere željezničkih uprava protiv krađa u pojačanom opsegu. Taj pojam, t. j. postojanje tog protivpravnog stanja, ne spominje se ni jednom riječi ni među ustanovama poslovnog pravilnika (»Uredbe«), ni u M. K. R. Tek tu i tamo po koji komentator (Rinaldini, str. 224) ističe tu mogućnost u željezničkom poslu, ali u vrlo suzdržljivom tonu. Ostali komentatori otpremnih odnošaja imaju međutim u novije doba manje obzira prema toj neurednosti, te bezobzirno žigošu stanje, koje je nastalo proširenjem tih nepodopština u željezničkoj praksi. Slično mišljenje imaju i različni sudovi, kod kojih za takve slučajeve kod reguliranja otpremnih parnica kao i za ostale odštetne zahtjeve interesiranih stranaka postoje i naročiti senati.

Te »manipulacije«, za koje se u sve većem opsegu držalo, da ih provode i željeznički namještenici, pripadaju u pravno područje, o kojem ne bih mnogo govorio. Sami stručnjaci, koji se bave proučavanjem tih problema, tvrde, da bi bila dužnost stranke, koja tuži, da pruži dokaz o postojanju tih činjenica, a to da je teško (raide, difficile). Ide se u tom pravcu tako daleko, da se pokušava pokazati, kako sudska praksa drži kao nekakvo stajalište »o kućnom tatu«, pred kojim nije ništa sigurno. Pače se i kod plombiranih vagona, t. j. kod onih na koje skladišni namještenik posebnim kliještima pričvrsti naročiti olovni zapor, ne daje apsolutna sigurnost protiv krađe. Prema tome i plombirani vagon može biti objekt protupravnih djela.

n) Omot (ambalaža) pošiljke

To je točka, kojoj je vrlo teško utvrditi sadržaj i granice. Da li je i koliko je pojedini omot ne samo bio propisan, nego i odgovarao naravi pošiljke, stvar je relativna, t. j. ovisi o mnogim okolnostima. Zbog te točke bilo je i kod mnogih konferencija i među stručnjacima nabačeno mnogo tvrdnja, isticani su momenti pro i contra kod pojedinih spornih slučajeva. Tom prilikom prikazivalo se jedamput stajalište poslovnog pravilnika (»Uredbe«) kao tegotno za stranke, drugi put označeno je kao povoljno za željeznice. Glavna poenta cijelog postupka leži po nekim komentatorima u okolnosti, *da li se manjkavost omota može izvana opaziti ili omota uopće nije bilo.* Roba, osobito komadna (denčana), mora biti tako zamotana, da se očuva njezina suština, zatim da ne trpi zbog nedovoljnog omota druga roba, koja se tovari zajedno u ista kola. Manjka li odgovarajući omot, imala je to stranka upisati u

tovarni list. Kod prtljage unosila je tu primjedbu sama željeznica u prtljažnicu. Za robu, koja se redovno šalje u manjkavom omotu, mogla se dopustiti generalna izjava predavaoca, koja se pohranjivala na predajnoj stanici, a u tovarnom listu na predajnoj stanici samo se naznačilo postojanje te opće izjave o manjkavom omotu. Novija praksa ukinula je te modalitete.

Naročita pažnja obraćala se carinskoj robi, koje omot mora biti pod svakim prilikama besprijekoran. Kraj brojnih vrsta omota, posuđa, krletaka, sanduka, prozirnih sadržina i omota specijalne izradbe, omotnih zamjena, ne bi bilo zgorega, da su se poput skica i nacrta o tovarenju drvnih pošiljaka izdale i ilustracije tih raznih omota, koji su u porabi kod prijevoza robe.

Roba, koja se uvjetno primala na prijevoz. morala je imati omot, koji točno odgovara propisima, sadržanim u Prilogu C) (III) poslovnog pravilnika u »Uredbi«, odnosno Prilogu I) kod M. K. R.

o) Ime i naslov adresata

Misli se ovdje označivanje imena naslovnika na samoj pošiljci, odnosno na pojedinim komadima robe predanim na prijevoz. Što se toga tiče proživljavaju poslovna pravila različne faze. Jedamput se traži točna oznaka imena i odredišta na robi (komadu), kasnije se propuštaju takve pošiljke, a da se na njih ne mora čvrsto staviti ime i stanica naslovnika pošiljke prema tovarnom listu. Propuštale su se godinama pošiljke opskrbljene samo brojem i znakom (slovima) označenim u tovarnom listu, i to je bila dovoljna oznaka, koja isključuje zamjenu i razvlačenje (Verschleppung). Odredbe M. K. R. kasnije su postale kategoričke (prisilne) naravi i obvezuju predavaoca robe, da svaki komad »snabdije spoljnim jasnim i trajnim znacima«, da napiše na sve komade ime i adresu primaoca, ili pričvrsti na ljepenki, drvu ili limu ispisanu adresu, prema teritorijalnim propisima, ako nije inače određeno zemaljskim pravima za ono vrijeme, u kojem ide pošiljka. Poslovni pravilnik od 1. I. 1910. govori osim toga samo o znacima i brojevima, koji su označeni u tovarnom listu, a u toč. 9. § 69. Uredbe od 1. I. 1940. traži se, da komadna roba bude označena trajnom oznakom uputne stanice (»listicom«). § 62. poslovnog pravilnika 1910. g. govori o fakultativnoj oznaci »željeznica može«!

p) Tovarenje

Kod tovarenja robe u željeznička kola vrijedile su po M. K. R. odredbe one zemlje, u kojoj se vršilo tovarenje (utovar i istovar). Ako nije bilo savezne tarife, koja uređuje prijevoz od predajne do uputne stanice po naročitim pravilima, bile su mjerodavne lokalne odredbe za cijeli dalji tok prijevoza (transporta). Kod kolnih pošiljaka valjalo je uzimati u obzir i tovarnu mjeru, koja dolazi do veće važnosti, kada se tovare glomazni predmeti, a tovarna je mjera na željeznici u zemlji, kamo je roba upućena, manja, niža od domaće tovarne mjere. Za te prijevoze bio je mjerodavan francuski tekst pravila sadržanih u C. I. M., odnosno u M. K. R., i to onih, koja su sadržana u čl. 14. § 1. M. K. R. (C. I. M.). »Predaja robe na prijevoz vrši se po zakonima i propisima, koji vrijede za predajnu stanicu«.

O tim odnošajima, t. j. o postupku kod tovarenja robe stručni odbor konferencije, koja stalno radi u Bernu, odgovarajući na ta pitanja donosi dalje odredbe, Te odredbe vrijede u svakom konkretnom slučaju prijevoza one robe, za koju je traženo mišljenje. Kod tovarenja odlučuju i drugi ugovori, kojih se mora držati otpremalac prema eventualnom ugovoru sa željezničkom upravom. Forma i sadržaj tih sporazuma — ugovora — nisu potpuno jasno utvrđeni, kaže komentator N. Tovarenje, koje željezničko osoblje vrši tom prigodom prema ugovoru, obavezuje željeznicu prema otprematelju pod svim okolnostima. Ali željeznica ne odgovara, ako za tovarenje daje samo svoje osoblje na raspolaganje stranci (to je prema institutu rimskog prava: locatio conductio operarum — vršenje posla!).

I o težini tovara, koja ne smije biti veća od nosivosti kola, donijelo je novo vrijeme druga pravila i uzance. Promjene u tom pravcu su na dnevnom redu. Došlo je u doba manjka na kolima i do odredbe, da se kola ne samo smiju već moraju natovariti, bez obzira na oznaku na kolima, preko nosivosti u težini i do dvije tone. To je vrijedilo za sva kola. Razumije se, da su takvi postupci samo privremeni, jer takvi ekscesi škode kolima i osjetljivo uništavaju kolnu konstrukciju. S tom nestašicom kola bilo je u savezu i prisilno *dotovarivanje* druge robe u kola, koja prvi originalni predavalac nije iskoristio do nosivosti.

Koja se kola kod tovarenja smatraju kao otvorena, koja kao zatvorena ili naročito uređena kao zatvorena, nije sasvim jasno utvrđeno ni u lokalnom, a ni u međunarodnom saobraćaju. O tom šute i sami komentatori. Sudska praksa označuje u svojim rješidbama katkad kao otvorena kola i onakva kola, koja se upotrebljavaju za otpremu svinja i rogate marve, premda ta kola imaju krov, a djelomično su i postrance zatvorena.

Način, kako se ima utovarivati roba u pojedina kola raznih serija, točno je utvrđen, osobito za one slučajeve, kada postoji pogibelj, da bi se roba mogla pomicati u toku vožnje, kod guranja ili zaustavljanja. Tako bi naročito balvani ili izbočeni dijelovi raznih strojeva mogli ugroziti kretanje vlaka, zadrti se u mostovnu građu, skladište ili građevne objekte željeznice. Taj postupak potanko je opisan u naročitim instrukcijama, na temelju kojih prave stručne ispite t. zv. nadglednici tovarenja.[66]

[66] To su bili za mađarske ere podčinovnici s manjim kvalifikacijama. Taj se ispit pravio, kao i svi ostali, u »poslovnoj upravi« na mađarskom jeziku, tek jedan ili dva puta odlazio je moj pokojni prijatelj Feral na Rijeku, gdje je ispitivao te kandidate. Tom prilikom pošlo mi je za rukom, da jednoga svoga školskog druga iz niže gimnazije (Jernejc) »proguram na tom ispitu«, koji se izuzetno držao na hrvatskom jeziku. Tako je taj moj školski drug mogao postati »rakfelvigyázo« (nadglednik tovarenja).

r) Vlasnik robe, njegova prava i dužnosti

Otpremalac robe je prema otpremnom pravu, propisima i uzancama te vrste bio i njezin »vlasnik«. On je imao pravo da raspolaže robom, sve dok se ona ne izruči primaocu. Predavalac je robe plaćao, ako je pošiljka frankirana, sve troškove, koji nastanu do izdavanja robe naslovniku. Mogao je platiti i carinu, dok je troškove, koji su nastali poslije iskupa tovarnog lista, snosio naslovnik. Vlasnik robe može naknadnom odredbom inače raspolagati s robom, osobito ako nastanu saobraćajne zapreke; on može označiti drugoga kao adresata, tražiti povratak pošiljke i t. d. Sve to može on međutim učiniti do onog časa, u kojem je roba izručena originalnom, u tovarnom listu navedenom adresatu. On može disponirati robom i onda, ako se ta roba nalazi na kojoj uputnoj stanici. Primilac je mogao u redovnoj otpremi biti obavezan samo na plaćanje vozarine. Vlasnika pošiljke mogla je kod carinskog postupka zastupati i sama željeznica, koja je onda uz vozarinu, ako nije bila namirena, ubirala carinske i svoje pristojbe za provođenje carinskog postupka, koje su dosta velike. Pojedini komentatori drže, da bi sniženje tih željezničkih pristojbi za carinjenje bilo svakako na mjestu. Naknadne odredbe mogle su se odnositi samo na cijelu pošiljku, a mogao ih je izdati pismeno samo pošiljalac robe, koji se imao legitimirati duplikatom tovarnog lista, u kojem je to ubilježeno. Osim tih odredbi mogle su doći u obzir još i neke druge, koje se tiču raspolaganja robom u slučaju prometnih zapreka ili onih zapreka, koje mogu nastati prilikom izdavanja robe. Ovamo pripada i stečaj adresata.

s) Dužnosti željeznice

Željeznica je bila obavezana i ovlašćena (čl. 72., § 4. »Uredbe«, pa i Art. 15., § 1. M. K. R.), t. j. imala je pravo i dužnost provesti u toku vožnje sve, što određuju porezni, carinski, policijski i drugi upravni propisi zemlje, kojom pošiljka ide. Ta se obaveza ne proteže na željeznicu onda, kada se roba doprema naslovniku kamionom ili drugim prijevoznim sredstvom sve do mjesta odredišta, gdje nema željezničke stanice. Prijevozni ugovor je trajao u tom slučaju samo dotle, dok je roba došla do uputne stanice. Mogla se singularnim propisima željezničke uprave ta obaveza prijevoza protegnuti i do domicila naslovnika, t. j. do samog odredišta pošiljke. U tom je slučaju željeznica odgovarala do izdavanja pošiljke kao savjestan trgovac, i jamčila je za oštećenje, manjak i gubitak robe, prema ustanovama poslovnog pravilnika (»Uredbe«) za željeznice, odnosno M. K. R.

Ako je bilo prometnih zapreka, pa je saobraćaj na nekim prugama bio obustavljen na duže ili kraće vrijeme, moralo se o toj okolnosti obavijestiti šire općinstvo preko štampe, a napose vlasnik robe, koja je na putu, preporučenim pismom, da dade odgovarajuću uputu, što se ima učiniti s robom. Vlasnik robe mogao je u tom slučaju raspolagati pošiljkom tako, da mu se ona vrati, izruči na drugom mjestu ili da se izruči trećoj osobi. Ako se radilo o velikoj navali posla, prenatrpanosti robom ili kolima na kojoj stanici li pruzi, mogla je željeznička uprava primanje robe ograničiti na odašiljanje najnužnijih živežnih namirnica. Te su odredbe vrijedile u lokalnom kao i u međunarodnom saobraćaju. Pojedina je željeznica mogla u lokalnom prometu u tim slučajevima primati robu i na skladište (uskladištavanje) do časa, kada bude moguća otprema.

š) Carinjenje

Što se tiče carina i samog carinjenja u Hrvatskoj nema sve do 1918. g. mnogo da se kaže. Uvoz iz inozemstva ravno u Hrvatsku bio je dosta slab. U Zagrebu je radio na pr. na carinjenju oko početka stoljeća tek jedan moj znanac, i to svega jedva sat na dan. Bilo je ovdje tek nekoliko omota, carina je iznosila jedva nekoliko kruna, a kolni tovari bili su rijetki. Jedino su neki industrijalci carinili katkad veće pošiljke. Kod carinskog postupka dolaze u prvom redu u obzir valutarni odnošaji. S tom carinom su u uskom savezu i devizni odnošaji, koji do 1918. g. nisu mnogo utjecali ni na opće tržište, ni na plaćanje carina.

Carinjenju kod uvoza nije imao pravo prisustvovati pošiljač robe, nego samo naslovnik. Na uputnoj postaji mogao je naslovnik prisustvovati carinjenju samo odobrenjem predavaoca. Taj ima tovarnom listu, odnosno pošiljci priložiti sve potrebne carinske, porezne, policijske i statističke dokumente i jamči za svako zakašnjenje, koje bi moglo nastati zbog nepotpunosti tih papira, ako nema kakve krivnje na željeznici. Gdje se imalo izvršiti carinjenje, ako nije bilo carinarnice na uputnoj stanici, to nije u carinskim pravilima jasno kazano. Pretežni broj carinskih zakona propisivao je radi toga carinsko povjerenstvo, odnosno skladište adresata, u kojem se provodi carinjenje. Sam postupak carinjenja vršio se ili po težini robe ili po njezinoj vrijednosti. Posljednje se zove carinjenje ad valorem, pri čemu u slučaju sumnje utvrđuje vrijednost robe naročita komisija. Carinjenje po težini je uobičajeno u većini država, a za težinu omota (tare) bio je odobren odbitak određenog procenta od ukupne težine pošiljke. Procenat tog odbitka uime omota bio je označen kod svake carinske pozicije.

Primalac robe imao je pravo prisustvovati carinjenju, čim roba prispije na odredište. Željeznica vrši posao carinjenja po teritorijalnim propisima, ali po ustanovama M. K. R. Kod samog carinjenja najvažnija je identičnost (istovetnost) pošiljke, koja se ima ocariniti. Radi toga mora kod vrednije robe biti besprijekoran carinski zapor (plomba), koji uz željeznički zapor mora biti netaknut na kolima, u kojima se nalazi roba određena za carinjenje.

Ako otpremalac robe preuzme plaćanje carine izjavom u tovarnom listu: Franko carina, onda može i on prisustvovati carinskom postupku. Primalac robe bio je dužan kod iskupljivanja tovarnog lista platiti na uputnoj stanici troškove otpreme i carinske pristojbe.

t) Izrudžba robe

Što se razumije pod pojmom izrudžba robe, to nije bilo jasno rečeno u poslovnom pravilniku (»Uredbi«). Taj izraz nije bio točno opisan ni u lokalnom, a ni u međunarodnom vozarinskom pravu. M. K. R. kaže o tom u čl. 16., § 3., da su za to mjerodavne *lokalne pravne odredbe*. Primalac robe ima u nekim državama pravo, da u slučaju pogibelji raspolaže robom prije, nego što ona prispije u uputnu stanicu. M. K. R. ne poznaje takve odredbe.

Što se tiče prava adresata, da prije iskupa tovarnog lista *pobliže* pogleda robu, t. j. da uzme uzorak robe iz željezničkih kola, moglo se opaziti različno pravno stanje. Poslovni pravilnik od 1910. g. ne govori o tom ništa, ali praksa je katkada dopuštala, a katkada branila taj postupak. U prvom redu je ta praksa imala ići na ruku trgovcima žitom. Radilo se redovno o zemaljskim plodovima tovarenim alla rinfusa, — u rasutom stanju (bez ambalaže). I o tome pojmu »alla rinfusa« bili su kod naših ljudi nazori sasvim nejednaki.

Kod uzimanja »uzoraka« robe radi se u načelu o tome, da se primalac robe osvjedoči, da roba, koja je prispjela na njegovu adresu, nije pokvarena, pljesniva, ili da nema kakav zadah, koji čini plodove, odnosno brašno manje vrijednim ili uopće neuporabljivim. U tom je pravcu u M. K. R. ustanovljena zabrana, t. j. odobren je samo uvid u tovarni list, dakle ne uzimanje uzoraka. »Uredba« o prijevozu robe od 1. X. 1940. dopušta u čl. 82., § 13., al. II. taj i takav postupak uz naplatu određene pristojbe. Tom postupku — uzimanju uzoraka — protive se ugledni komentatori otpremnog prava kao spekulativnom rekvizitu. Pri tom poslu je katkad govor o većim svotama i trgovačkom riziku, koje treba uzimati u obzir. Bilo je i ozbiljnih protivnika te uzance, t. j. uzimanja uzoraka iz željezničkih kola natovarenih alla rinfusa. Ti naučenjaci smatraju naime, da se takvo uzimanje uzoraka ne smije trpjeti, jer taj postupak služi nesolidnim svrhama. Tom nazoru priklonile su se neke države te ne odobravaju takvo uzimanje uzoraka.

u) Plaćanje podvoza (vozarine)

Prema odredbama, koje dopuštaju prijevoz robe s polazne stanice bez prethodne naplate vozarine, što se može samo u lokalnom prometu s uspjehom provesti, — jamčio je naslovnik sam za isplatu iznosa sadržanih u tovarnom listu. On je bio dužan to platiti i onda, ako je kod preuzeća robe utvrđen manjak na pošiljci, — što se dakako službeno i zapisnički mora utvrditi. U tom slučaju pripadalo mu je pravo da traži odštetu. Pri tom postupku imao mu se uz naknadu štete vratiti i dio podvoza, koji je platio za izgubljenu robu, odnosno manjak. Po M. K. R. ne smije naknada, koju ima željeznica plaćati oštećeniku, iznositi više od 100 zlatnih franaka po 1 kg. Ne će li željeznica da izruči naslovniku robu pod izgovorom, da ima založno pravo na robu zbog neplaćenog dijela vozarine, izvrgava se pogibelji da bude tužena zbog

naknade štete za kasno izručivanje, t. j. zakasnila je s izdavanjem, a time je prekoračila dobavni rok. Jednako pravo na naknadu troškova imao je primalac u onom slučaju, kad je obaviješten o prispjeću robe, a ne može je preuzeti, jer nije postavljena na skladišnom nasipu (rampi) ili se ne može pronaći na željezničkom skladištu. U tom slučaju plaćala se odšteta i za pokušani odvoz robe sa stanice stranci. Naslovnik pošiljke nije bio po M. K. R. (IV. revizionska konferencija) dužan platiti više ništa, čim mu bude izručen tovarni list. Isto to određuje i Poslovni pravilnik (»Uredba«), izuzevši slučaj, kada se viši iznos vozarine utvrdio nakon izrudžbe robe naknadnom kalkulacijom na stanici.

Kod pošiljaka, koje su bile upućene u Francusku i Belgiju, postojala je za otpremaoca pogibelj, da se odbije preuzimanje pošiljke, ako je oštećena ili manjkava. U tom je slučaju nastao t. zv. abandon — postupak (francuski: abandonner — napuštati), prema kojemu može naslovnik tražiti odštetu za cijelu pošiljku. Po Art. 32. M. K. R. od 1933. g. nije više dopušten taj postupak kod oštećene robe. Kako već naprijed ističem, ukinule su mnoge države, odnosno željeznice obavezu, da naslovniku na vrijeme dostave (prevoze) pošiljku. Kod tog odnošaja nastaje nešto zakučasto pitanje od kojeg se dana ima računati rok od trideset dana (praesumptio juris et de jure), koji vrijedi, ako je roba izgubljena. O tom se događaju — da je naime roba izgubljena — imao što prije sastaviti pismeni sastavak (pa i na kojoj stanici u toku prijevoza), a prijepis tog zapisnika imao se primaocu robe prema propisima M. K. R. dostaviti besplatno.

Prava imaoca robe su se prema njemačkom tekstu »Međunarodne konvencije« i prema francuskom (C. I. M.) shvaćala različito. Francuski tekst je međutim mjerodavan kod parbenog postupka, ali pruža mogućnost sumnjama, jer sva prava iz prijevoznog posla ipak ne pripadaju primaocu robe.

Uopće su svi ti propisi o prijevozu robe kraj svih »responsa prudentium« pružali mogućnost za mnoga nesigurna tumačenja. Tražilo se prema tome od oba kontrahenta mnogo takta, uviđavnosti i primjenjivanje načela pravičnosti, u svakom sumnjivom slučaju. Pojedine ustanove imale su neku sibilinsku narav, tako da katkada ni najbolji gramatik ne bi izašao na kraj sa svojim nazorima ili interpretacijom. Bujni razvitak tog prava nije dopuštao sistematskiju obradu pojedinih pravila, pa su tako ostala otvorena vrata najrazličnijim izlaganjima i tumačenjima, bilo kod pismenih reklamacija ili kod eventualnog parničenja.

Kod frankiranja pošiljaka po M. K. R. nije se mogao vozarinski dodatak protegnuti na frankaturu, t. j. na to, da otpremalac plati kaznu za pošiljku, koja je frankirano predana na prijevoz. Partikularne odredbe obavezivale su međutim predavaoca i primaoca, da plate uz naknadno utvrđene i nastale iznose još i eventualne kazne. Primalac je međutim bio obavezan na to plaćanje samo onda, ako je sklopio ugovor i ako je iz aviza ili iz iskupljenog tovarnog lista razabrao, da postoji takva tražbina željeznice (Leyen, Gerstner i drugi komentatori međunarodnog vozarinskog prava).

Plaćanje vozarine unaprijed predviđa M. K. R. u Art. 17., koji govori o obavezama i obzirima financijskim i političkim, a i manipulativnim, koji dolaze u obzir kod takvog postupka. Poslovni pravilnik dopuštao je kod nas upotrebu te mjere samo kod niskih stavova i kod predaje brzo pokvarljive robe. Bilo je to onda, kada je postojala pogibelj, da se kod eventualne licitacije ne bi mogli pokriti troškovi otpreme. Iz istih razloga moglo se uskratiti i preuzimanje pošiljke, koja dolazi iz druge države, na granicama, t. j. kad roba prelazi granicu.

Naplatu prijevoznih troškova, koji su nastali sve do uputne stanice, vršila je ta stanica na račun drugih željeznica, ali je bilo i izuzetaka. Tako nije pripadala u te račune naknada za oštećenje teretnih kola, koja bi teretila naslovnika. Ti iznosi naime ne pripadaju u krug prijevoznog ugovora, nego su samo posljedica otpremnih odnošaja.

v) Promjena vozarinskog ugovora

Za te odnošaje vrijedilo je ovo: Odrediti se može povratak robe, koja se još nalazi u predajnoj stanici, može se zaustaviti dalja otprema u toku prijevoza, zatim se može obustaviti izručenje robe naslovniku i odrediti druga osoba kao ovlaštena za preuzimanje robe. Moglo se konačno odrediti novo odredište i vraćanje same pošiljke. Svaku drugu odredbu zabranjivala je M. K. R.

Odredbe trgovačkog zakona od 1875. g., koje su još vrijedile u Hrvatskoj (§ 406), naime da adresat ima pravo da prije prispjeća robe učini sve što je potrebno za sigurnost pošiljke, ne poznaje M. K. R. Primalac robe, koji je raspolagao duplikatom tovarnog lista, nije još imao pravo da raspolaže pošiljkom. Ali je pošiljalac gubio to pravo po ustanovi M. K. R., i to po Art. 21., § 2., ako je izdao pismeni nalog sastavljen na tiskanici po čl. 6., § 2. (Prilog IV. revizione konferencije). Naknadne odredbe pošiljaoca robe, učinjene pismeno, morale su se po ustanovama M. K. R. unijeti u duplikat tovarnog lista, i ta se okolnost morala potvrditi žigom stanice sa datumom, inače ne bi imala valjanosti.

Odredbe o potanjoj manipulaciji robom uređuju opširnije ustanove I. G. A. (Internationale Abfertigungsvorschriften — Međunarodna otpremna pravila), ali ta pravila nisu sadržana u M. K. R., pa ih naročito ne obrađujem.

A) DRŽAVNE ŽELJEZNICE

1. UVOD

Početak tih željeznica datira od rujna 1867. g., kada je peštanska vlada pozvala graditelja Thommena, i on je najprije uredio građevnu upravu u Pešti, a iza toga osim drugih pruga, izgradio i prugu Karlovac—Rijeka sa kolodvorom od drva i nekim lučkim uređajima.[1]

Sam posao na tim željeznicama počeo se odvijati u Pešti osnutkom »Poslovne uprave« (Betriebs-direktion« — kako je uz mađarski naziv glasila firma tog željezničkog poduzeća). To je bilo u listopadu 1869. g. Ali već pod austrijskim apsolutizmom od 1851. do 1866. g. postojale su u Mađarskoj neke državne željeznice, kao i u Austriji. Godine 1850. prekupljena je privatna centralna željeznica za 20,458.361 forinti. Zakon od 1850. g. spominje gradnju pruga Beč—Zagreb i Zagreb—Temesvár. Godine 1854. spominju se dalje projekti Nagykanizsa—Zagreb, Szegedin—Subotica, Osijek—Mohács, Szegedin — Petrovaradin — Zemun i Rijeka — Šenpeter. Godine 1863. dobilo je jedno belgijsko društvo pretkoncesiju za gradnju Dunavsko-jadranske željeznice od Zemuna do Rijeke. Odmah zatim ishodili su za se neki mađarski na pola propali magnati pretkoncesiju za željeznicu Nagyvárad—Osijek—Rijeka. To je bio prvi početak kasnije Alföldsko-riječke željeznice. Na toj su se pruzi kilometrička kazala i profili sve donedavno brojili od Nagyvárada do Siska. Ali poslovi oko tog projekta već su u početku, 1868. g. zbog pomanjkanja kapitala obustavljeni.

Državne i privatne željeznice (povlaštena južna željeznica, slavonsko-dravska) imale su u Hrvatskoj u mnogim slučajevima sudbene i upravne prakse skoro potpunu eksteritorijalnost. Ta eksteritorijalnost (izvangraničnost), prema kojoj su upravljači željeznica u Hrvatskoj i njihovi službenici bili skoro nezavisni od autonomnih vlasti i njihove kompetencije u osobnim, a i u stvarnim odnosima, širila se godinama per abusum (zloupotrebom) sve više. Konačno je ta »vlast« obuhvatala i izigravala kod svog poslovanja sve znatnije grane autonomnog zakonodavstva i uprave raznoličnim protivzakonitim naredbama pojedinih zajedničkih, ali i nekih isključivo mađarskih ministarstava. Tako je na pr. utvrđivanje stanica za tovarenje stoke (Vidi naprijed, Nap. pisca), postalo predmet, koji je u svoje vrijeme sasvim prisvojio mađarski

[1] Vidi priložene željezničke karte.

ministar poljodjelstva, čime je on uveliko utjecao na trgovinu pojedinog mjesta, na izvoz stoke i stočnih proizvoda. Taj ministar izdavao je svake godine samo na mađarskom jeziku službeni iskaz o stanicama u Hrvatskoj, na kojima je bilo dopušteno pregledavanje i tovarenje živih životinja.

Stanice Lepavina, Vrginmost, i neke druge proglašene su izuzetno za stočne tek 1908. g. na temelju naredbe vlade u Hrvatskoj.

Željezničkim školama u Hrvatskoj upravljalo je, da i to na neki način bude zajednička »institucija«, isključivo ministarstvo trgovine u Pešti. Tamo je bio na to ovlašten III. odjel tog ministarstva, a odsjek Va, koji se »*inače*« bavio samo željezničko upravnom službom, upravljao je tim školama s personalom mađarskog ministra prosvjete. Pod točkom 10. Poslovnog reda za spomenuti odjel (ügyosztály) nalazi se i stavka »Uređivanje željezničkih škola i internata« (Vidi »Toldy Ferencz, A vasuti szállitási szolgálat kézikönyve — Priručnik željezničke otpremne službe, III. izdanje, III. dodatak, str. 2).

Formalni nadzor školskih vlasti u Hrvatskoj nad tim željezničkim školama bio je bez svake važnosti, jer su osobe, koje bi imale taj posao vršiti, samo površno poznavale mađarski jezik, a energični kakav postupak s njihove strane bio je a priori sasvim isključen. Već kod malih prigovora dizala se kao naručena na ovdašnje vlasti silna hajka u mađarskim novinama, u kojima su neki činovnici zagrebačkog poslovodstva vršili ulogu običnih agenata provokatora, odnosno denuncijanta, a za njihove stručne sposobnosti i službu nije se pitalo.

Samo u interesu osobne sigurnosti njihovih ovdašnjih službenika i radi željezničke policije bili su (vidi naprijed: Kazneni zakon) mađarski vlastodršci primorani utjecati se zaštiti hrvatskih sudbenih i upravnih organa. Bivalo je to u povodu običnih redarstvenih prekršaja, ali i samo radi sitnica, koje bi se kraj drugih javnopravnih odnošaja sasvim ignorirale ili bi izgubile važnost, koja im se pridavala.

U egzekutivnoj službi (vanjskoj) bila je na pr. obična pojava, da su djeca na otvorenoj pruzi polupala prozor kod vlaka. Iz toga se odmah učinilo političko pitanje, i žandari su mjesecima maltretirali okolišno pučanstvo.

Ishitreno i nasilno u korist željeznice provođeno izvraćanje propisa o kompetenciji, koji su postojali, bilo je samo posljedica nesređenih državnopravnih odnošaja.

Zbog toga nije mogla javnost Hrvatske doći do bilo kakvog utjecaja na sastavljanje otpremnih pravila i na službu, školovani ljudi Hrvatske nisu mogli znati o čemu se radi, a to je dobro došlo Mađarima, koji su naredbama preko ministarstva trgovine, pa i peštanske željezničke uprave, sve više mađarizirati i isisavali Hrvatsku. Tom stanju mnogo je prinio 1873. g. sklopljen arrangement između mađarskog ministra Szlávya i bana »pučanina« Mažuranića.

Kod razmatranja nekadašnjih prilika na željeznicama moram se nešto dotaći i personalnih pitanja i njihova utjecaja t. j. uloge, koju je u tome igrala mladež i inteligencija iz Hrvatske. Odgoj personala, koji je bio zaposlen kod željeznice, bio je različito reguliran. Za pružno osoblje

uzimali su se domaći ljudi samo u onim krajevima, gdje klima i životne prilike nisu bile prikladne za »import« željezničkih aspiranata s »puste«. To je bilo specijalno na riječkoj pruzi, gdje su bure i snježni zapusi vrlo česti u zimsko doba. Tamo se dešavalo, da su se s pismenim obavijestima, avizama, kojima su stanice objavljivale oružnom osoblju polazak ovog ili onog izvanrednog teretnog vlaka ili obustavu kretanja kojeg redovnog vlaka, jedva četvorica pružnih stražara mogli da proguraju po pruzi kroz buru od jedne stražarnice do druge. I ti su se morali čvrsto držati da ih bura ne odnese u koju provaliju. Kasnije (oko 1900. g.) počela se izgradnja drvenih brana protiv zapuha, još kasnije zidova protiv bure (burobrani, vjetrobrani), pa su, kad se taj posao dovršio dolazili iz Mađarske na riječku prugu već i pružni radnici. Na drugim prugama već su prije bili skoro sami Mađari, tek se u blizini hrvatskih gradova uvukao po koji domaći sin. Pružna služba kao dosta naporna, dolazi odmah poslije vlakopratnog i strojarskog osoblja, i traži zdrave živce i jaku tjelesnu konstrukciju. Ispiti za vršenje službe kod tih elemenata reducirali su se na poznavanje pruge i pružnih uredaba, na izvođenje manjih popravaka (kod vijaka), povremeno čišćenje pruge od korova, a osim toga poznavanje pružnih i voznih signala.

Stanični organi bili su u velikoj većini Mađari, među tadašnjim nižim službenicima bilo je nešto t. zv. podčinovnika iz Hrvatske, koji su se znali izuzetno »popeti« do predstojnika stanice. Na viša mjesta činovnička puštali su se uz »importirani« sloj tek sinovi Mađara željezničara, koji su služili ovdje, i to najprije kao saobraćajni aspiranti (forgalmi gyakornok). Kada su 1886. g. utemeljeni željeznički i brodarski tečajevi u Pešti, bio je pristup domaćem elementu, koji bi morao desetak mjeseci živjeti u Pešti o svojem trošku, i s te strane naročito otešćan. Tek na urgenciju grofa Khuena osnovano je, mislim 1898. g., kojih deset stipendija za slušaoce tih kurseva iz Hrvatske. Ali ti su slušaoci odmah poslije svršenih studija »eksportirani«, odnosno zadržani u Mađarskoj, otkuda se mnogi vratio u domovinu kao ljuti janjičar, dok su naprotiv brojni sinovi ovdašnjih mađarskih službenika postali gorljivi Hrvati. »Moja je najveća nesreća, što sam se rodio u Temišvaru«, kazao je sin jednog mog prijatelja. Unuk tog mog prijatelja je sada na uglednom položaju u Hrvatskoj

Vanjska služba, t. j. služba na stanicama, u ložionicama i na pruzi, bila je doduše vrlo naporna, ali su činovnici, osobito oni u staničnoj službi, redovno služili tek deset do petnaest godina u vanjskoj službi, a kasnije dobili namještenje u unutrašnjoj službi (kod blagajne, u staničnom uredu ili pak kod poslovodstva, rijeđe kod direkcije, odnosno kod kontrole vanjskog poslovanja).

Dohoci, naročito plaće tih namještenika bile su veće nego plaće ostalih državnih činovnika. Na stanicama bilo je većih uzgrednih prihoda. Dobivali su oni i premije od prištеđenog materijala, od garderobe, raznih pristojbi i t. d. Taj sistem premija bio je osobito izgrađen kod južne željeznice gdje je stražar ugasio svijetlo na skretničkim signalima čas iza odlaska vlaka. Da je i kod pogonske službe zapala pojedince i veća

premija od prištećenog ugljena, maziva, čištačkog materijala, čuvanja stroja i t. d. — razumije se samo po sebi. Osobito su bile velike premije u posljednjem slučaju, ako je strojovođa sa svojim strojem prevalio bez neprilika veći broj kilometara.

O tim prilikama mogao bih donijeti još interesantnih podataka, ali budući da se već o samom zapostavljanju autohtonog elementa kod željeznica u Hrvatskoj decenijama pisalo u domaćim glasilima ne želim to ponavljati. Ali ipak treba da obratim veću pažnju na jednu stranu tih nezdravih odnošaja, koja je malo ili nikako taknuta u tečaju tih dugogodišnjih rekriminacija a to je financijska strana. Mislim ovdje sistematsko prikraćivanje Hrvatske sve do 1918. g. na polju prihoda od državnih željeznica, pa i komunikacija, koji su kao i svi drugi prihodi saobraćajne naravi, uz neznatne izuzetke - mrvice, išli u peštanske blagajne.

2. FINANCIJSKI ODNOŠAJI

Koliko su iznosili prihodi, odnosno čista dobit na drž. željeznicama u Hrvatskoj, za to se nije decenijima nitko brinuo. U željeznice se kao u neki »noli me tangere«, neprikosnovenu instituciju, — nije uopće diralo ni kojom gestom, a pogotovu ne u novčanom pogledu. Tek kada su Mađari eskamotažom brojnih prihodnih vrela, koja su pronađena u toku vremena na fiskalnom području i koja su rasla u toku godina, osobito na polju trošarine, znatno iscrpljivali Hrvatsku, pomakli su se neki, da čiste te Augijine staje i Hrvatskoj osiguraju nešto od tih prihoda. Autonomni naime proračun, za koji je Hrvatska dobivala najposlije tek 44% od kvote utvrđene za Hrvatsku sa 8,127%, tako je splasnuo, da nije iz tih dobačenih mrvica nikako bilo moguće namirivati ni skromne izdatke triju grana državne uprave u Hrvatskoj. U taj čas digao se tadašnji ban grof Khuen, koji je na dvoru imao moćne zagovornike. Nije on to učinio zbog Hrvatske i njezinih interesa, nego zbog toga, što je u tom postupku Mađara vidio u prvom redu izigravanje svoje osobe i nastojanje, da bude maknut sa svoga mjesta. Briga za temeljitije saniranje financijskih odnošaja između Hrvatske i Mađarske bila je kod njega tek sekundarna. Da se osveti peštanskoj gospodi, koja su spremala drugog kandidata za bansku stolicu i uskraćivanjem novca mislila njega izbaciti iz sedla, pobrinuo se grof Khuen da ojača svoju poziciju prema dolje i dao je izabrati u kraljevski odbor, koji je imao da ugovori novu financijsku nagodbu s Mađarima, najprije dra. Franju Vrbanića, a zatim dra. Josipa Franka kao najsposobnije stručnjake za te poslove u Hrvatskoj.

Da se iz drugih državnih prihoda, koji su padali u peštanske blagajne, osiguraju potrebne svote, trebalo je pronaći nova vrela prihoda, na kojima bi participirao autonomni proračun. Tako je već 1898. g.

hrvatska regnikolarna deputacija[2] usvojila (po mojoj uputi sastavljen) prijedlog, da se hrvatskoj deputaciji ima priopćiti iskaz o polučenim bruto-tona-kilometrima na prugama u Hrvatskoj i to napose o onima, koji su prevaljeni na državnim željeznicama u Mađarskoj, a napose o onima, koji su indicirani u Hrvatskoj. Isto takav iskaz trebalo je sastaviti i o vicinalnim željeznicama među kojima je zagorska željeznica igrala naročitu ulogu. Tek poslije tri godine, 12. III. 1901. stigao je u povodu toga na hrvatski kr. odbor[3] dopis grofa Khuena br. 5996 od 11. studenoga 1900., u kojem Mađarska priopćuje, da se traženi iskaz ne može staviti na raspolaganje kr. odboru.

Dopis, koji sadržava taj odgovor, a upravljen je predsjedniku rečene regnikolarne deputacije, Hinku Franciscìju, sačuvao sam u vjernom prijepisu. Taj dopis glasi u dijelu, koji se tiče željeznice, odnosno prihoda na njima, ovako:

»Što se pak tiče pod točkom 4. spomenutog dopisa zahtjevanog iskaza, koji se odnosi na godišnje tona-kilometre otpremljene na željeznicama i iskaza dohodaka željeznica, priopćio mi je kr. ug. ministar-predsjednik, da se ti iskazi ne mogu sastaviti iz ovih razloga«.

Sada su nabrojeni razlozi. Veli se, da je računano na jedan i na drugi način, ali da se ne može izračunati. Pa onda na kraju piše ovo:

»Dohoci dakle isključivo, izdaci pak — izuzev uzdržanje pruge, glede kojih se nastali izdaci približno podijeljeno mogu iskazivati — također samo po razmjeru bruto-tona kilometara, *mogu biti podijeljeni.*

Ravnateljstvo kr. ug. državnih željeznica učinilo je po naredbi kr. ug. ministra trgovine doduše jedan iskaz, no ovaj nije zgodan za kakvu porabu, jer se od faktičnih rezultata očevidno razilazi. Ukoliko su dohoci, koji se odnose na hrvatsko-slavonske pruge, spomoću gornjeg načina računanja tačno ustanovljeni, da je na državnim željeznicama postignuti bruto-dohodak podijeljen u razmjeru bruto-tona-kilometara iskazan za hrvatsko-slavonske pruge isto tako unosnim, odnosno izrabljenje kola isto toliko, kao na ugarskim prugama, što pak istini nikako ne odgovara, jer su pojedine ugarske glavne pruge mnogo unosnije, nego li hrvatsko-slavonske.

Podaci dakle ovog iskaza nemaju ni statističke vrijednosti, pa pošto bi uporaba istoga dovela do neispravnih zaključaka, stoga se ne mogu kraljevinskom odboru na raspolaganje staviti.«

Pišući to računali su Mađari, da su im potpuno uspjeli manevri, koji su išli za tim, da se onemogući bilo kada utvrditi prihode od željeznica. Iskazi, koje sam nalazio u povodu toga u već spomenutoj Röllovoj enciklopediji o rezultatima polučenim na mađarskim državnim željeznicama 1913. g., dokazuju tu tendenciju, i to objelodanjivanjem daljih amorfnih brojeva, koji nisu ni od kakve važnosti ni efekta. Spominjanje strojevnih, osovinskih, osobnih, prtljažnih, brzovoznih i teretnih »kilometara« koje su prevalili putnici i roba, ne pruža nikakvu sliku tih

[2] Svakih deset godina takva je deputacija s predstavnicima Mađarske raspravljala o financijskim odnosima Hrvatske i Mađarske. Prema tome je to bilo službeno tijelo naroda i Sabora Hrvatske. (Op. M. D.)

[3] Alias regnikolarnu deputaciju.

željeznica, i oni promatrajući to sa stručnog gledišta uopće ne »broje«. Ipak je »gg« u Pešti izbjegao jedan momenat, na koji sam proučavanjem tih dosta zamršenih odnošaja naišao u toku svoga službovanja kod željeznice.

Moram priznati, da su poslovi i računi o kojima je govor po svojoj naravi dosta zakučasti, kao uopće svi financijski poslovi, proračunski i obračunski. Osim toga su pojmovi i dimenzije, kojima »operiram« i koji u tom pravcu igraju glavnu ulogu, kao statistika, računi i obračuni, veličine koje su se u ono vrijeme susretale s velikom dozom omalovažavanja, a kod inteligencije u Hrvatskoj pogotovu bile od nekada praćene principskom averzijom. O tim stvarima, odnosno pojmovima govorim već u uvodu, naime kod prikazivanja stručnih izraza, koji se upotrebljavaju kod željezničkog posla (traffic), pa ne ću taj materijal ponovo iznositi.

Neznanje, dakle, u tom pravcu, koje je moglo biti poznato u Pešti, gledao je taj mađarski ministar da iskoristi u svoju korist, ali se prevario.

Bavio sam se već od 1893. g. pomalo, a kasnije decenijima intenzivnije pitanjem, kako da se utvrde prihodi na željeznicama u Hrvatskoj.

Ali prelazim na samu stvar.

Poslovni uspjesi, — kaže ministar Sz. u spomenutom dopisu grofu Khuenu, odnosno regnikolarnoj deputaciji, — mogli bi se jedino podijeliti na osnovu podataka, koji se odnose na saobraćajne činidbe. Ali o sustavu i sastavu tih »činidbenih iskaza« postojale su naročite makinacije »gg« u Pešti. Ti elementi pobrinuli su se, da ti iskazi o »činidbama« ne budu sposobni za bilo kakav obračun, dijeleći godinama pruge u Hrvatskoj pod razna poslovodstva, tako da isti podaci o pojedinoj zemlji (sic!) nisu mogli pružiti nikakvih točnih podataka.

Ministar Sz. trebao je upravo kazati: »Činidbene podatke, među koje pripadaju i bruto-tona-kilometri, vodili smo tako, da što više zapletemo eventualni obračun i onemogućimo, da se ma kada utvrdi, koliko je tih bruto-tona-kilometara postignuto na prugama u Hrvatskoj, a koliko na mađarskim prugama državnih željeznica«. Do 1880. g. (incl.) nije se kod ug. drž. željeznica vodila uopće nikakva saobraćajna statistika (Forgalmi statisztika), a od 1881. g. vodili su se interni mjesečni sumarni iskazi do 1889. g., te i danas imam prve takve iskaze počevši od 1881. pa do 1889. g. Tek od 1890. g. vodila se statistika s podacima, koji bi najbolje poslužili, da se prikrije iskorišćivanje Hrvatske.

Kod te prometne statistike bila je na pr. pruga Budapest—Ferenczváros—Beograd podijeljena »lakšeg obračuna radi« jedamput na obračunske dijelove (statističke sekcije) Budapest—Ferenczváros—Subotica, Subotica—Zemun i Zemun—Beograd (od 1892. do 1895.); zatim se dijelila na pruge, odnosno »sekcije« Budapest—Ferenczváros—Subotica, Subotica—Inđija, Inđija—hrvatska granica i Inđija—hrvatska granica do Beograda (1896. do 1903.). Sličan se postupak prakticirao i kod ostalih »zajedničkih« pruga.

Iskazi kod statističkih sekcija Vinkovci—Brod i Osijek—Brod mijenjali su se skoro svake godine; podaci za hrvatski dio pruge miješali su se s podacima mađarskih pruga. Godine 1890. do 1892. obračunavali su se podaci te vrste posebno za prugu Dalj—Brod. Od 1893. do 1895. g. izmiješani su hrvatski rezultati s mađarskim, i ustanovljena je sekcija Villány—Brod, premda je način obračuna na toj pruzi već zbog duljine te sekcije, koja je imala 164,3 km., odnosno 197,0 km., i sa statističkog gledišta i zbog manipulacije s brojevima i procentima bio sasvim neprikladan. Još 1912. g. nastavljen je taj nesolidni postupak, pa je pruga Brod—Sisak i pruga Sunja—Dobrljin dodijeljena poslovodstvu u Pečuhu, premda je Sisak nadomak Zagreba. Već 1895. g. pripojena je zagorska željeznica (Čakovec—Zagreb i Zabok—Krapina) poslovodstvu u Subotištu (Steinamanger), sve iz »poslovnih razloga«! Ti razlozi bili su to važniji za Peštu, što su se bruto-tona-kilometrički rezultati te unosne vicinalne željeznice priračunavali poslovnim i novčanim rezultatima ostalih državnih željeznica, a ne posebno ostalim računima vicinalnih željeznica.

Tako su pruge, koje su ležale na teritoriju Hrvatske, bile podijeljene periodički na pet, odnosno *šest* poslovodstava (Peštansko desnoobalno, subotičko, segedinsko, pečujsko, zagrebačko i na poslovodstvo u Steinamangeru. Vidi: »Jelentés« i t. d. (»Izvješće« i t. d.) za 1911. godinu, str. 234/5.).

Ministar Sz. kazao je dalje: »Na tim prugama (koje leže u Hrvatskoj i Mađarskoj) prevaljeni bruto-tona-kilometri u pomanjkanju druge osnove mogli (scil. bi se) podijeliti samo u razmjeru duljine pruge, a taj postupak ne bi odgovarao faktičnom uspjehu.«

Obračunavanje po duljini pruge, odnosno prema duljinama pojedinih tračnica na stanicama ipak se upotrebilo ili se bar pokušalo upotrebiti pri procjeni željeznica, koje su prešle na države nasljednice (Versailles 1919.).[4]

Nikada nije međutim došla ni u Versaillesu, a ni drugdje na javu nikoja stručna publikacija, koja bi dokazivala opravdanost i pouzdanost tog i takvog »ključa« obračunavanja po duljini pruge i tračnica vanjskih i staničnih. Priznajem, da sam se u početku i sam donekle priklanjao stajalištu, da se po polučenim, odnosno prevaljenim voznim kilometrima, kao nekom obračunskom modusu, može zaključivati na prosperitet pojedinih pruga, ali to se ipak nije pokazalo kao pouzdano. Pri tom postupku bi naime dolazili u račun i vozni kilometri, polučeni na posve pasivnim prugama, vozni kilometri osobnih, brzih vlakova, od kojih su mnogi bili vrlo slabo zaposjednuti od putnika, a neki uvedeni samo iz propagandističkih razloga. Najlakoumnija je bila teza, da se duljinama pruge imaju priračunati tračnice, koje leže u stanicama. Množina tračnica, njihova duljina na pojedinim stanicama, nije nikakvo mjerilo za jačinu, odnosno veličinu prometa. I kraj kraćih tračnica na

[4] Prema djelu dra. Joze Tomaševića, Die Staatsschulden Jugoslaviens, to je gledište zastupao prof. Jeze G.

stanicama može se polučiti veći poslovni efekat kod sastava i otpreme osobito teretnih vlakova, ako su rukovodioci tog posla (t. zv. kolni meštri — sastavljači vlakova) na svom mjestu. Tako je bilo na zagrebačkom kolodvoru južne željeznice, koji je sve do 1894. g. služio objema željeznicama za ranžiranje — sastav — i otpremu vlakova, osobito teretnih, naročito prema Rijeci. Kraj samo *šest* tračnica u ukupnoj duljini od 3.600 metara (svaka po 600 metara) izvršen je svake godine u jakoj jesenskoj sezoni saobraćaj državnih željeznica iz Mađarske prema Rijeci skupa s prometom prema Sisku i Zidanom Mostu bez većih smetnja i zakašnjenja. Teretni vlakovi su doduše katkada i satove čekali pred staničnom pločom na ulaz, ali to se ne može nazvati smetnjom u tehničkom smislu.

Već događaji poslije Prvog svjetskog rata, iako ih nisam mogao predvidjeti, dali su pravo mojoj tezi o računanju s bruto-tona-kilometrima. Silni uređaji za pretovar na pr. u Usty nad Labem (Aussig): 53 tračnice za pretovar žita i plodova, što su dolazili iz istoka po Labi prema Hamburgu, ležalo je već iza 1914. g. i u taj čas bez veće upotrebe. Kod nas su brojne tračnice u Srpskim Moravicama, gdje se pretovarivala roba iz kola, koja nisu imala zavora, u kola opskrbljena zavorom, ležale obrasle travom, koja više grize željezo, nego i najjači saobraćaj. Isti je slučaj s Rijekom i tamošnjim staničnim i lučkim tračnicama. Sve su to uređaji, koji stoje neupotrebljivi dugi niz godina, a imali bi odlučni utjecaj na unosnost, dakle i na vrijednost cijelih pruga same željeznice.

Dvostruke tračnice pruge Špilje—Rakek nisu iza 1915. g. imale prema onom kvantumu prije te godine na otpremi ni 20% nekadašnjeg bruta, koji je išao iz Beča prema Trstu. Štoviše, i kraj nekakvog tarifnog odbora, koji je imao u smislu Rimskog sporazuma od 1923. g.[5] kontrolirati taj tranzito-promet, odpremale su Oe. B. B. (Uprava Austrijskih saveznih željeznica) pošiljke od stanica, koje leže neposredno pred stanicom Špilje na sjever, pa su se preko Brucka slale prema Trstu obilaznim putem.[6]

Ako tko nešto tvrdi, mora to i dokazati. Tako je ministar Sz. tvrdio, da postupak dijeljenja po duljini pruge ne bi odgovarao faktičnim uspjesima, ali on ne tumači ni ne navodi izračunane bilo kakve veličine, na temelju kojih bi se moglo poći dalje u istraživanju njihove vjerojatnosti ili pogrešnosti. Prisiljen golotinjom svojih argumenata vraća se opet na istu temu i kaže nekoliko redaka iza toga u dopisu

[5] Abkommen von Rom vom 29. III. 1923. über die administrative und technische Reorganisation des Netzes der Südbahngesellschaft, abgeschlossen zwischen Oesterreich, Ungarn, Italien, und dem Königreich SHS einerseits und der genanntan Gesellschaft anderseits, prema Die adriatischen Eisenbahn-Verkehre über Triest und Fiume, Herausgeber Donau—Save—Adria Eisenbahn-Gesellschaft (vormals Südbahn-Gessellschaft) in Wien X., Ghegaplatz Nr. 4, Wien 1944.

[6] Prema pod 1) navedenom djelu str. 26. otpočeo je 15. XII. 1923. »tarifni rat« toliko, što je Jugoslavija (SHS) izašla iz svih jadranskih saveza, pa se sav promet sa sjevera imao odvijati preko Trbiža (Tarvisio), a to je dovelo do zakrčivanja stanica u Austriji. 25. IV. 1924. SHS je ponovo ušla u taj savez pod novim, za SHS prihvatljivim uvjetima. Jugoslavija je od tada mogla štititi interese i svojih domaćih jadranska luka (Sušak, Split, Dubrovnik). (Op. M. D.)

grofu Khuenu, da »iskaz pokazuje hrvatsko-slavonske pruge isto tako unosnima ... kao i mađarske pruge«, a to nikako ne odgovara istini. Pritom se uhvatio u vlastitu stupicu.

Pobrinuo sam se za podatke,[7] koji bjelodano dokazuju, da je na mađarskom dijelu, »sekciji«, jedne od najglavnijih pruga državnih željeznica, i to na pruzi Budapest ist. kolodvor—Rijeka, naime na »sekciji« Uj Dombovár—Gyékényes znatno slabiji saobraćaj, nego na pruzi, odnosno statističkoj »sekciji« Gyékényes—Zagreb.

Da bolje utvrdim poređenje »činidbenih podataka« (tako se nazivaju saobraćajni rezultati) polučenih bruto-tona-kilometara, dobro mi dolazi okolnost, da je u tom slučaju poređenje i za laika podesnije, jer se radi o dvije »sekcije«, od kojih je jedna samo za desetinu kilometra kraća od druge. Pruga, odnosno »sekcija« Uj Dombovár—Gyékényes duga je naime 100,8 km, a pruga Gyékényes—Zagreb drž. kolodvor 100.9 km. Bilo je to 1904. i 1905. Godine naznačujem zbog toga, što se duljine pruga kadšto iz tehničkih razloga mijenjaju za koju desetinu kilometra. Konačni rezultati 1904. g. označuju na prvoj pruzi (Uj Dombovár—Gyékényes) 193.993.240, na drugoj (Gyékényes—Zagreb drž. kolodvor) 253.586.551 prevaljenih bruto-tona-kilometara.

Na hrvatskoj »sekciji« kod skoro jednake kilometričke udaljenosti postignuto je dakle za 59.593.311 tona-kilometara ili za 23.5% više na pruzi, koja leži sasvim u Hrvatskoj, nego na onoj koja leži u Mađarskoj.[8]

1905. g. iznose bruto-tona-kilometri prema službenim iskazima, kao i naprijed spomenuti na pruzi Uj Dumbovár—Gyékényes 209.632.991, a na pruzi Gyékényes—Zagreb drž. kolodvor 282.558.303 bruto-tona-kilometara ili za 25.8% više na pruzi, koja leži na teritoriju Hrvatske.

Ministar navodi doduše, da je načinjen iskaz, ali da taj nije zgodan za porabu, jer da se od faktičnih rezultata bitno razilazi.

Kako je mogao ministar tvrditi, da se taj iskaz razilazi od faktičnih rezultata i »da se poslovni podaci kr. ug. drž. željeznica ne vode odijeljeno od pruga mađarskih«, a ipak su se o spomenute dvije pruge iz Hrvatske i Mađarske vodili naročiti prometno-statistički iskazi i obračuni podesni za utvrđivanje dohodaka kod prometnog odjela (III. odjela) zagrebačkog poslovodstva.

Lošu teoriju ministra pobijaju temeljito neopoziva fakta. On je međutim priznao, da se dohoci i izdaci mogu podijeliti po razmjeru bruto-tona-kilometara i time je pružio sa svoje strane izravno priznanje, da je »ključ«, kako sam ga iznio, opravdan. Istodobno je istaknuo, da su ugarske pruge unosnije od hrvatskih, a to je naprijed barem u jednom slučaju posve pobito i to upravo na jednoj od najfrekventiranijih pruga.

Da se domognem daljih podataka, t. j. postignutih poslovnih rezultata te vrste, polučenih tik pred slomom Magyarországa, i to od 1906. do 1913. g., uputio sam se u travnju 1919. tadašnjem šefu građevnog odjeljenja zagrebačkog poslovodstva, znancu mi, sada već pokojnom ing. Köu, koji je kasnije kratko vrijeme bio ravnatelj željezničke uprave

[7] Vidi prilog 1.

[8] Napominjem, da je i sama stanica Gyékényes ležala na teritoriju Hrvatske (do 1918., kada je granica postavljena 900 m južnije).

u Zagrebu, da mi ustupi na uvid naprijed spomenute publikacije, odnosno tajne podatke, nanizane u tim knjižurinama; svaka od tih publikacija imala je preko 300 strana u osmini. Taj znanac međutim nije našao nijedne publikacije, ni novije, a ni starijih godišta, iako je svako odjeljenje dobivalo iz Pešte svake godine počevši od 1891. g. po jedan egzemplar tih publikacija. Isto mi se desilo i u općem »pravnom odjeljenju«, gdje mi je znanac, takoder sada već pokojni tajnik Sokolić, mogao pružiti tek izvještaj od 1914.—1915. g., koji, budući da je izdan u ratno vrijeme, nije imao nikakve veće praktične vrijednosti, pa se nije mogao upotrebiti ni za obračune.

Čini se da su neka »gg« iz Magyarországa prije svog odlaska iz Zagreba te publikacije spalila, jer je mnogim službenicima, među njima i kasnijem šefu komercijalnog odjela zagrebačke željezničke direkcije, pok. B-u. i drugima bilo poznato, da je nešto od tih podataka već došlo preko mene na javu.

Sve te zapreke ne mijenjaju ništa na mojem računu. Utvrđeno je na temelju podataka od četrnaest godina prije sloma 1918. g., da su pruge (željezničke) u Hrvatskoj isto tako unosne, kao i pruge u Mađarskoj; da je participacijski ključ Hrvatske na ukupnim prihodima po ključu bruto-tona-kilometričkom viši nego proračunska kvota Hrvatske, koja valja prema nagodbi od 1866. g. i kasnijim dopunama sa 8.127%, i to bez uračunavanja rezultata polučenih u bruto-tona-kilometrima na zagorskoj vicinalnoj željeznici. Ti su se naime kilometri, kako sam već istaknuo, izravno priračunavali mađarskim rezultatima, a po mojem su računu u kritično doba iznosili 50—60 milijuna bruto-tona-kilometara na godinu.

5. ožujka 1903. prihvatila je hrvatska regnikolarna deputacija zaključak, da se radi utvrđivanja polučenih bruto-tona-kilometričkih rezultata ima poslati toj deputaciji od strane ugarske vlade, odnosno od ministra trgovine, sekretni izvještaj ravnateljstva državnih željeznica u Pešti o prometnim rezultatima 1901. g., koji je izdan sekretno pod br. 161.741 ex 1902. Taj izvještaj, iz kojeg sam ja crpao prometne podatke, koje nabrajam u iskazu A, nije međutim nikada poslan kraljevskom odboru Hrvatske, jer je sadržavao državne tajne, a na čelu publikacije bilo je tiskano: »Csak hivatalos használatru« — (»Samo za službenu porabu«).[9] Iz tog izvještaja, koji sam na osobit način pribavio, citiram u naprijed spomenutom iskazu A, podatke o prometnim rezultatima na željezničkim prugama u Hrvatskoj. Tamo su sadržani, uz potrebna tumačenja, podaci izračunani na temelju spomenutih sekretalnih publikacija.

Važna su bila u povodu primitka spomenutog zaključka za regnikolarnu deputaciju Hrvatske ova pitanja:

1. dokle je Hrvatska mogla participirati na čistim prihodima državnih željeznica u Hrvatskoj;

[9] Kao da hrvatska regnikolarna deputacija nije ništa službeno, ili dalje, kao da ona to ne bi upotrebila za službene svrhe, a upravo su se njoj morali dati točni podaci, jer je samo na temelju točnih podataka bilo moguće produljivanje ili mijenjanje financijske nagodbe. (Op. M. D.)

2. dokle seže to pravo, s obzirom na kapital, koji je iz redovnih prihoda državnih željeznica investiran u gradnju željeznica, dokle je govor o svotama namaknutim iz t. zv. željezničkih zajmova, odnosno koje gradnje su izvedene iz sredstava krajiške investicione zaklade i

3. kako je bilo s faktičnim troškovima za gradnju i proširenje pružnih instalacija, odnosno kolika je bila vrijednost tih pruga u času obračuna, pa i čas prije, nego što je buknuo Prvi svjetski rat, a i 1. studenoga 1918.

Sva ta tri pitanja tako su »zamršena« i jedno s drugim povezana, da zapravo čine samo jedan kompleks. To je pitanje zasijecalo u opće državne financijske prilike i tražilo mnogo spreme i iskustva o željezničkim upravnim prilikama, a i osobnih iskustava u tom pravcu. Pogotovu je za rješavanje tog problema bila potrebna neka sprema s obzirom na cijelu željezničku službu.

Željeznice u Translajtaniji gradio je najprije privatni kapital, a posljednjih pedeset godina gradila ih je isključivo država ili su građene pod auspicijama državnih upravnih vlasti (vicinalne i neke druge). Država je namicala najprije novac iz zajmova, koji su se obično zvali željeznički zajmovi, dionička društva interesirana kod tih gradnja emitirala su u svoje vrijeme uz temeljne dionice prvenstvene dionice (vicinalne željeznice) ili obveznice (bonds), kojih vlasnici su dobivali kamate, što su u doba izdavanja bili običaji. Mnogi zajmovi, što su ih peštanske vlasti sklopile radi gradnja votirani su različnim zakonskim člancima kao XII. i XLIX. od 1868. g. (među njima i pruge Zakany—Zagreb). Zak. čl. XIII. od 1867. g. podignut je zajam od 60 milijuna forinti. Zak. čl. XIV. od 1904. g., zak. čl. XX. od 1907. g., zak. čl. XXXI. od 1908. i t. d., govore također o željezničkim zajmovima.

U različnim službenim spisima isticalo se na mnogim mjestima, da se i u redovnom željezničkom proračunu izdavalo mnogo milijuna na državnim željeznicama za radnje, koje su imale značaj investicije. Tim su se kraj ionako velikih osobnih izdataka kao na željezničarsku pragmatiku od 1907. g., nabavu skupljeg ugljena i t. d., znatno opteretili prihodi državnih željeznica, i još više snižavali čisti prihodi, t. j. poslovni suvišci na našu štetu.

To mišljenje, odnosno stanje ilustrirao sam u svoje vrijeme u svojoj raspravi: »Ban Tomašić i željezničko pitanje« u listu »Hrvatstvo« od 26. ožujka 1910.

Privatnim željeznicama trebala je za izdavanje prioriteta dozvola državnih vlasti, a mogle su radi namirenja kamatne službe povisiti i pojedine tarifne stavove ili apelirati na državnu subvenciju.

Financijske stručnjake u Hrvatskoj interesiralo je u isto doba pitanje, koliko je izdala državna vlast za željeznice u Hrvatskoj kod same gradnje, a koliko je kasnije investirano i iz kojih izvora, da se podigne kapacitet pruga u saobraćajnom smjeru? To pitanje može smesti i najboljeg financijera, koji međutim o željezničkoj službi i poslu (traffic) i o osobitim prilikama na željeznicama malo razumije. Ne želim nikome smanjiti njegove zasluge, niti želim posumnjati o dobroj volji onih,

koji su željeli unijeti nešto više svijetla u taj financijski odnošaj između Mađara i Hrvatske (pok. B. i drugi). Ali kao što svaka cipela ne ide na svaku nogu, tako se ne mogu ni sve opće financijske maksime upotrebiti za sve, pogotovu željezničke novčane odnošaje. Obračun o željeznicama, utvrđivanje i proračunavanje kapitala, koji reprezentira vrijednost jedne ili druge željeznice, vrši se po sasvim drugim pravilima, nego je to običajno kod drugih državnih i privatnih poslova. Gotovo svakidašnje promjene kod željezničke prometne i trgovačke službe, silno trošenje kapitalnih sredstava, i to onih, koja stoje, i onih, koja kolaju, sasvim onemogućuje fiksiranje momentane vrijednosti pojedine željeznice prema faktičnim novčanim izdacima. Odbitak procenata iskorišćivanja uobičajen kod trgovačkih poslova sasvim je isključen kod željezničkog pogona, koji svaki čas mora biti potpuno upotrebiv. Pokušano je prema jednoj naredbi u nedavnoj prošlosti da se cijela željeznička imovina, kako leži na stanicama, na pruzi, u ložionicama i strojarnicama, t. j. sav stalni i pokretni imetak jednostavno procijeni, kao sajamska roba, prema stanju na određeni dan. Taj je recept bio posve promašen i nepodesan za bilo kakvu željezničku financijsku operaciju. Kanilo se, kako sam bio obaviješten, na temelju tih vrijednosti isposlovati vanjski zajam. Italija je u tom pravcu bila doduše sretnija, iako ih je podnijela interesentima u USA, računi nisu bili sasvim besprijekorne naravi. Njihova je vjerodostojnost snižena na jako nisku mjeru tek post festum, naknadno iza dobivenog zajma. Za utvrđivanje primitaka na željeznicama uopće, a na prugama u Hrvatskoj napose, sasvim je neupotrebljiva maksima o obračunavanju prinosa, koju je predlagao u svoje vrijeme naš poznati financijalni stručnjak Böhm-Karlović u svojoj raspravi: »Financijalna nagodba«, str. 41. do 46. B. je htio izračunati te prihode na temelju listarki, koje prate svaku pošiljku komadne (denčane) robe i kolne tovare. Te listarke, prema kojima bi se skoro kod svake morao izračunavati dio, koji otpada na državne, na vicinalne i privatne željeznice, nisu osim toga jedini novčani dokumenat željezničkog novčanog poslovanja, a u osobnom prometu uopće ne postoje. Neupotrebljiv je prema tome i svaki po laičkim nazorima i postojećim pravnim načelima civilnog i trgovačkog prava i obračunskih metoda možda sasvim opravdan način obračunavanja željezničkih prihoda, o vrijednosti pojedine željeznice i njezinih pertinencija, kamo pripada sav stalni i pokretni imutak, kojeg se vrijednost i suština svakim danom mijenja.

Prema načelima željezničke financijske znanosti nemaju svote izdane nekada, t. j. u vrijeme gradnje i kasnije za izgradnju i dogradnje u toku godina kod pojedinih željeznica nikakvo značenje, ni onda, kad država otkupljuje željeznice. Takav postupak mogao je i može biti na mjestu samo kod jedne trgovačke radnje, koja sastavlja svake godine svoj inventar i pravi odpise na račun iskorišćivanja u visini od 5% ili više. Kod željeznice, koja svaki čas mora imati na dispoziciju neistrošen materijal za obavljanje pogonske, pružne i stanične službe, ne vrijedi taj postupak, pa o potpunom otpisu materijala i vrijednosti ne može biti govora, dok saobraćaj traje.

Poznato je doduše, koliko je na pr. stajala originalna gradnja pruge Zakany—Zagreb i Karlovac—Rijeka. Iznosi za gradnju tih pruga odobreni su zak. čl. VIII. od 1868. g., ali sve to ima samo historijsku važnost, jer se vrijednost pruge ravna prema rentabilnosti u času prekupa.

Troškovi za izgradnju pruge Brod—Bosanski Brod nisu još 1898. g. bili utvrđeni, kako sam razabrao iz statističkih vijesti za tu godinu. Tu je naime prugu gradio djelomično vojni erar 1879. g., a da o tom nije složen račun ni nakon dvadeset godina. A o prugama Mitrovica—Vinkovci, Brod—Nova Gradiška, Sunja do Siska (toč. a, § 1, zak. čl. XXVI. od 1877. g.) i Dalj—Vinkovci nije potrebna a priori nikakva debata, jer su one izvedene, kako se ističe u samom zakonu *»iz one česti izvanrednih dohodaka krajiških državnih šuma«* (§ 2. naprijed citiranog zakona), pa su prema tome bile isključivo i neprijeporno hrvatsko vlasništvo. Ali na prihodu tih pruga nije proračun Hrvatske nikada participirao, a one su već odavno bile isplaćene iz redovnih prihoda samih pruga. § 9. zakona od 1877. g. predviđa doduše, da bi mogao kod posla nastupiti manjak, odnosno deficit koji bi imala pokriti državna vlast i iz prijevoznih primitaka. Ali kod tih željezničkih pruga nije nikada nastalo to i takvo stanje. Nasuprot tome bile su na pr. pruge mađarske istočne (keleti vasùt) i sjeverne željeznice (északi vasùt), koje su ležale na slovačkom, odnosno erdeljskom teritoriju, već pod stečajem zbog slabog prosperiteta. (Vidi: Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens I. izdanje, str. 3309.).

Pruge Zakány—Zagreb, Zagreb—Rijeka i Dalj (odnosno od trajekta kod Erduta) — Brod, klasificirane su (vidi: Kimutatás, Iskaz izdan od Ravnateljstva drž. željeznica u Pešti pod br. 643/1901., str. 8 i dalje) kao pruge I. razreda; pruga Inđija—Mitrovica, Brod—Sisak, kao pruge I.b razreda. Počevši od 1914. g. iskazivane su sve te pruge kao pruge I.a razreda. Ta i takva distinkcija vrijedila je za sve glavne pruge u samoj Mađarskoj. Ta oznaka kazivala je stručnjaku željezničke službe, u kakvom se stanju nalazi odnosna pruga, kakva je njezina podgradnja i gornja gradnja, kakva je maksimalna dopuštena brzina raznih vlakova, kakav je pritisak osovina na prugu dopušten i t. d., jednom riječi, to su bile pruge sposobne za prijevoz najrazličnije robe, za kretanje i najbržih vlakova.

Koliki kapital reprezentiraju željeznice u Hrvatskoj, dade se utvrditi, kako ponovo ističem, na temelju poslovnih rezultata, ali ne onih, koje su Mađari u Pešti objelodanjivali za informaciju šire publike. Pritom se imao po redu uzimati u obzir najprije kapital investiran u svotama, koje su imale svoj izvor u redovnim željezničkim prihodima, zatim iznosi nabavljani pomoću zajmova i oni, koji su namaknuti iz fondova krajiške investicionalne zaklade. Na temelju poprečnih ukupnih godišnjih iznosa poslovnih rezultata od niza godina utvrđuje se najprije dio, koji odpada na pruge, što leže na teritoriju Hrvatske. Iza toga se ima izračunati, koliko pripada Hrvatskoj od svote, koju je iskazala željeznička uprava kao rezultat novčanih poslovnih suvišaka. Na taj način dobivena svota kapitalizira se kod obračunskog postupka po određenom kamatnjaku, i tako se dobiva vrijednost pruge na dan za-

ključka računa. Iz svega toga izlazi, da iznos investiranog kapitala — vrijednost pruga — svake željeznice nije stalan. Ta vrijednost varira prema visini kamatnjaka i prema prometnim rezultatima (bruto-tona-kilometrima).

Princip, da se za jednu stvar, ako je ona upotrebljiva, mora dati onoliko, koliko je u početku stajala, odnosno koliko je za nju plaćeno, uvaživši kod toga dalje amelioracije i odbitak naravskog potroška, nije se uzimao u obzir kod željeznica ni u jednoj državi, kada je došlo do prekupa. Ali i od bilo kako izračunatog iznosa imale bi se kod nas odbiti svote, za koje su nas Mađari decenijima prikraćivali. Takvu su »praksu« Mađari upotrebljavali i kod drugih državnih prihoda, osobito kod tecivarine, dohodarine, poreza od dividenda vicinalnih željeznica, koji je plaćen u Pešti, i kod provozarinskog poreza, a isto tako i kod redovnih suvišaka, koji su rezultirali iz prihoda druge naravi kod željeznica u Hrvatskoj.

Kod obračuna o prekupu privatnih željeznica polazi državna vlast, pogotovu na zapadu, sa stajališta, da su koncesionari od nekada, — kako to dokazujem sa nekoliko primjera dalje kod povl. južne željeznice, — osigurali na »njihovim« željeznicama najveće privilegije, pa nisu bili na gubitku ni onda, ako im temeljne dionice ili prioriteti nisu baš ništa nosili.

Kada država prekupljuje koju željeznicu, — a taj se pravni odnošaj i postupak može primijeniti mutatis mutandis (prema prilikama) i u konkretnom slučaju obračuna sa Mađarima, — onda se utvrđuje vrijednost željeznice samo prema unosnosti. Koncesionarima se doduše osobito u starijim ispravama o koncesiji, obećavala renta, koja nije smjela biti manja, nego utvrđivanje, odnosno ukamaćivanje investirane glavnice do određenog kamatnog ključa (5 ili više procenata), ali državna vlast, kojoj su se uvjeti isprave o koncesiji činili preteški, morala se pomoći na drugi način, a pritom su joj dobro došli povoljniji odnošaji na novčanom tržištu, jeftiniji novac i niži kamatnjak. Osim toga bilo je kod tih prekupa opravdanih razloga, da se posumnja u ispravnost svota iskazanih za gradnju i izdataka fiktivne naravi, koji su se registrirali u bilancama tih željezničkih poduzeća kao »utemeljiteljni troškovi, predradnje i t. d.«. Svi ti momenti bili su odlučni za to, da je kod brojnih prekupa došlo do nagodbe, pa država nije bila primorana posezati za represalijama, a dioničari su se zadovoljili i s manjom rentom, odnosno odštetom.

Tako je državna vlast preko svoga vrhovnog nadzornog prava na pr. u Austriji kod prekupa privatnih željeznica, kao kod povlaštenog austro-ugarskog željezničkog društva, kod sjeverne i sjevero-zapadne željeznice i drugih, tražila od tih željezničkih društava da već prije otkupnog postupka imaju izvesti ovu ili onu preinaku, dogradnju ili slično, na pojedinim instalacijama u potpunoj mjeri, jer da koncesijska isprava traži potpunu upotrebljivost pruge. Navodile su se razne činjenice, iz kojih je izlazilo, da te uporabivosti u nekim konkretnim slučajevima nema. Taj postupak bio je doduše u mnogim prigodama obična šikanacija željezničkog društva, ali mu se nije moglo meritorno

prigovoriti zbog zloupotreba provođenih kod tih društava, kojih nije manjkalo ni u personalnim, a ni u stvarnim odnosima kod dotičnih poduzeća. Dioničari nekih društava, većinom Francuzi (kod privilegiranog austro-ugarskog željezničkog društva St. E. G.) namještali su na pr. katkada i svoju služinčad na višim mjestima tih uprava. Jedan od veledioničara postavio je pače i svog kuma, a za višeg nadzornika.[10] Tako je austrijska vlada bez velikih briga prekupila jednu od najunosnijih pruga u bivšoj monarhiji i to Podmokly-Verciorova, odnosno austrijski dio te željeznice, koji je sezao do Marchegga.

Kod prekupa mađarskog dijela od Marchegga do Verciorove upotrebljavao je ministar Baroš neke naročite recepte. Njegova dosta rana smrt dovodila se u željezničarskim krugovima u neku vezu s novčanim transakcijama kod tog prekupa (bakšiš).

Švajcarska vlada je u pitanju otkupa gotthardske željeznice jednostavno uskratila priznanje i provođenje odkupnog postupka određenog u koncesionalnoj ispravi. Odkupna svota imala se naime utvrditi na temelju dvadeset i peterostrukog iznosa godišnjih prosječnih čistih prihoda od 30. travnja 1891. do 1. svibnja 1904. Provođenjem za državu povoljnijeg otkupnog postupka dobili su dioničari mnogo manju rentu, nego bi je imali dobiti po spomenutom ključu, a mnogo je tome pridonio utjecaj i pritisak državne nadzorne vlasti na željezničku upravu. Da se utvrdi čist prihod od željeznica u Hrvatskoj, mogao je uz proponirani od mene ključ biti posao dosta lagan. O kakvom prikraćivanju Mađara kod tih računa nije moglo biti ni govora. Jedino se kod toga moglo raspravljati, kako naprijed ističem, o tome, koliku je još svotu Mađarska dužna, osim besplatnog odstupa pruga, naknaditi Hrvatskoj, od iznosa, koje je ona decenijima ubirala od tih pruga. Osim toga valjalo bi istodobno obračunati i kamate, koje je Hrvatska doprinosila u 56% kvoti za željezničke zajmove, a ipak nije ništa dobila u zamjenu za te svote. Uzato su Mađari opskrbljivali u Hrvatskoj godinama četu kadšto dosta problematičnih egzistencija zajedno s njihovim epigonima. Nekoji od tih, sinovi zagriženih zelota, dokopali su se u čisto hrvatskim, specijalno zagrebačkim javnim i privatnim poduzećima uglednih mjesta. Spomenuti bi se mogli tom prilikom i brojni milijuni, na kojima je prikraćivana Hrvatska pod naslovom »provozarinskog poreza«.

Koliki su poslovni rezultati polučeni na prugama državnih željeznica u Hrvatskoj — bez zagorske željeznice — utvrdio sam za razmak od 1890. do 1903. g., t. j. za ukupno 14 godina potpuno sigurno. Ključ tih rezultata, naime participacija pruga u Hrvatskoj, prema ukupnim rezultatima polučenim na svim prugama državnih željeznica u bivšoj Translajtaniji, iznosio je:

1890. g.	10.394%
1891. „	8.181%
1892. „	7.923%
1893. „	9.258%
1894. „	8.488%

[10] Viši inspektor.

1895. g.	. . . .	8.183%
1896. „	. . . .	7.841%
1897. „	. . . .	7.776%
1898. „	. . . .	7.805%
1899. „	. . . .	8.599%
1900. „	. . . .	9.156%
1901. „	. . . .	9.178%
1902. „	. . . .	9.158%
1903. „	. . . .	8.937%
dakle ukupno prosječno	. . . .	8.634%

t. j. 0,507% više od nagodbene proračunske kvote (8.127) i bez uračunavanja primitaka od zagorske željeznice.

Statistički i ostali podaci počevši od 1870. g. t. j. od otvaranja pruge Zakány—Zagreb, kao prve pruge državnih željeznica u Hrvatskoj, do 1880. g. mogu se tek aproksimativno izračunati, jer se do tog datuma nisu, kako sam već istaknuo, sastavljali nikakvi statistički podaci ni na hrvatskim, a ni na mađarskim prugama. Od 1881. g. (uključivo do 1889. g.) stajali su mi na raspolaganje samo podaci zagrebačkog poslovodstva, i to službeni podaci odsjeka za prometnu statistiku (pododjel prometnog odjeljenja), kojemu sam bio skoro 15 godina predsjednikom. Te podatke namaknuo sam koje u originalu, koje u prijepisu. Ti podaci nisu bili nikada zvanično objelodanjivani.[11] Prvi sumarni iskaz (izvješće) o prometu na hrvatskim i mađarskim državnim željeznicama izašao je tek 1891. g., i to za 1890. g. pod rezervatnim brojem 19.570. 1891. U tom izvješću iskazane su pruge u Hrvatskoj na str. 18. i dalje. Rezultati kasnijih godina sve do 1903. g. iskazani su po dalje istaknutom ključu u prilogu 1, kako već naprijed navodim.

Ispravnost mog stajališta o obračunavanju, prema kojemu su bruto-tona-kilometri jedini pravni i vjerodostojni »ključ« za utvrđivanje željezničkih prihoda i izdataka, potvrđuju u prvom redu — prometno-statistički i financijalno-statistički podaci koje je izdalo ravnateljstvo državnih željeznica, ali i iskazi državnih i privatnih željeznica u inozemstvu. Iskaze o polučenim bruto-tona-kilometrima nisu Mađari nikada objelodanjivali prema faktičnom stanju, kako sam već istaknuo, jer bi to bilo protivno njihovu nesolidnom postupku s Hrvatskom. U pojedinim iskazima državnih željeznica o saobraćaju u Hrvatskoj sadržani su tek neki bezazleni, ni za koju praktičnu upotrebu sposobni podaci statističke naravi, kao na primjer osobni kilometri, koje su prevalili putnici, neto-tonski-kilometri o otpremljenoj prtljazi, o pošiljkama vojničkim, režijskim prijevozima robe vlastite provenijencije i slično. Samo o faktično polučenim bruto-tona-kilometrima nije bilo ni spomena.

U mađarskom izdanju izvještaja ugarskog ministra predsjednika za 1904. g. (A m. kir. kormány 1904 évi jelentése és statistikai évkönyve — Izvještaj ugar. kr. vlade od 1904. g. i statistički godišnjak) iskazani

[11] Vidi prilog 6.

su doduše na str. 241. u 1903. g. polučeni nekakvi »tona-kilometri« na prugama državnih željeznica i prugama, kojima one upravljaju, ali se ne spominje izraz »bruto-tona-kilometri«. Po tom iskazu polučeno je navodno u kritičnoj godini na svim prugama državnih željeznica ukupno 4,748.517.000 »tona-kilometara«. Uistinu su izneseni pravi i točni bruto-tona-kilometri u sekretalnim (Csak hivatalos használatra — Samo za službenu upotrebu) iskazima, koje je izdalo ravnateljstvo državnih željeznica za 1904. g. pod broj 170.186.—1903. g. — Tu se navodi 17,841.481.402 bruto-tona-kilometara (str. 85). Nije dakle iskazana ni četvrtina polučenih jedinica.

Takvu šutnju i prikrivanje pravog stanja stvari o poslovnim i novčanim rezultatima na polju drugih upravnih postupaka prakticirali su Mađari i na drugim područjima saobraćaja.

Kakva se korupcija tjerala sa slobodnim i poluslobodnim kartama za razne državne namještenike i njihovu svojtu i kod raznih osobnih tarifa, u kojima su sadržane različne vozne pogodnosti, prilično je poznato.

Broj slobodnih karata koje je izdala uprava državnih željeznica u Pešti kao i pojedina poslovodstva, dosegao je, kako sam razabrao iz raznih službenih obavještenja, već nevjerojatne razmjere. Badava se tražilo u bilo kojoj službeno-statističkoj publikaciji iskaze o broju tih karata.

Drugojačije je to bilo u bivšoj austrijskoj poli monarhije. Tamošnje državne željeznice iskazivale su redovno svake godine, koliko je jednostavnih (za jednu vožnju), koliko sezonskih i koliko godišnjih slobodnih voznih karata izdala ta uprava. Tako je u »Bericht über die Ergebnisse der Staatsbahnverwaltung für das Jahr 1903.« — (»Izvještaj o rezultatima državnih željeznica za 1903. g.«) točni označen broj raznovrsnih slobodnih karata (str. 171/2). Ukupni broj slobodnih karata bijaše te godine 3286. Pri tome su uračunate godišnje stalne slobodne karte za funkcionare ministarstva trgovine, koji su imali svi skupa samo 19 (devetnaest) karata I. razreda. Za jednokratnu vožnju izdano je 52.449 karata, ali od tih 39.636 samo za željezničare.

Iskaz tih austrijskih željeznica donosi i na tim prugama polučene bruto-tona-kilometre, koji iznose (str. 178) 1903. g. 15,821.062.700. Osim toga su iskazani autentični, a ne falsificirani vozni točkovni i neto-tonski-kilometri, iako su ti podaci od sekundarne važnosti, odnosno samo statističkog značaja.

Kraj svega svojeg nesolidnog iskazivanja poslovnih rezultata priznaje uprava državnih željeznica u Pešti izrijekom zamašaj i važnost bruto-tona-kilometarskoj jedinici, ne samo u istraživanju dohodaka nego i izdataka, i to za svaku granu posla (traffic) napose.

Statistički iskazi o financijskim rezultatima kod bivših mađarskih državnih željeznica objašnjavaju se u tisućama forinata, novčića (kruna, filira), t. j. izostavljaju se tri brojke, na pr. umjesto 1,755.000 bilježi se 1.755 (u 1000) kruna. Tim se iskazuje, koliko je izdano na cijeloj mreži drž. željeznica ukupno, a koliko kod pojedinog odsjeka službe na jedan bruto-tona-kilometar i t. d. Ovamo pripadaju brojevi i jedinice — pro-

centi, koliko je izdano za prometnu službu, koliko za udržavanje pruge, upravu, pogon i drugo. Kod toga se specificiraju naslovi i podnaslovi, kao kod državnih proračuna. Tim brojevima dana je sekundarna važnost; to su veličine sposobne za poređenje, ali poređenje s bruto-tona-kilometrima, kako je to običaj kod drugih željeznica, badava se traži u tim iskazima, jer bi onda došla na javu nesolidnost i manjkavost brojeva (zatajivanje pravog stanja).

Što se tiče opterećenja vlakova, t. j. njihove težine, treba napomenuti, da ta težina nije u Hrvatskoj nimalo zaostajala za težinom osobnih i teretnih vlakova, koji su kretali u Mađarskoj. Preda mnom je službeni iskaz o poređenjima s obzirom na prosječnu težinu teretnih vlakova, u tonama, t. j. oznaka težine, koliko otpada svaki mjesec, odnosno na godinu na jedan teretni vlak, koji je kretao na prugama pojedinih poslovodstava; jedan takav iskaz sastavilo je ravnateljstvo u Pešti 9. veljače 1905. pod br. 28.223. Prema tome iskazu nalazi se zagrebačko poslovodstvo što se tiče opterećenja teretnih vlakova, na *četvrtom* mjestu između devet poslovodstava. Prosječna težina jednog teretnog vlaka kod zagrebačkog poslovodstva iznosila je u prosincu 1904. g. 355 tona. Najveća prosječna težina označena je kod peštanskog desnoobalnog poslovodstva sa 483 tone. Treba da napomenem, da se kod te uprave nalaze sve pruge u ravnici, i prema tome nema kod otpreme vlakova nikakvih terenskih teškoća, koje su postojale kod zagrebačkog poslovodstva na više pruga. Na riječkoj pruzi mogao je stroj sa četiri vezane osovine vući prema Skradu jedva 160 tona, i vozno je vrijeme za 16,4 km dugi razmak iznosilo po voznom redu 69 minuta, a katkada, osobito zimi, i do 74 minute.

Podatke sadržane u iskazu A) s obzirom na pruge u Hrvatskoj, ispisao sam, odnosno izračunavao prema brojevima sadržanim u spomenutim sekretnim iskazima. Ti iskazi bili su kao povjerljivi pohranjeni pod ključem svakog odjelnog predstojnika.

Kod nekih pruga, koje nisu bile uvrštene u posebne »sekcije«, razdijeljeni su rezultati *percentualno.* Poslovni rezultati nanizani su prema duljini pruge, koja je otpadala na teritorij Hrvatske. Tako je od zajedničkih pruga otpalo na Hrvatsku od pruge:

1. hrv. granica kod Petrovaradina do Inđije	32,0 km
2. Inđija — hrv. granica kod Beograda	40,6 „
3. hrv. granica (Drava kod Osijeka) do Osijeka	1,9 „
4. „ „ (Erdut sredina Dunava) do Dalja	10,3 „
5. Brod hrv. granica prema Bos. Brodu	1,7 „

Koliko procenata otpada kod pojedinih statističkih »sekcija« na dio pruge u Hrvatskoj, označeno je u iskazu 1) napose u pojedinim godinama (nizu godina!).

Već istaknuto dijeljenje pruge od strane Mađara, da se onemoguće obračuni, dolazi ovdje do zornog izražaja i to:

ad 1) Od 1890. do 1895. g. je pruga iskazana pod spomenutim brojem 1) i 2) »sekcije« Subotica—Zemun, koja je duga 172,1 km ili 40.965%; od 1896. do 1903. g. je to dio »sekcije« Subotica—Inđija ili 23.67%.

ad 2) Od 1890. do 1895. g. je to dio »sekcije« Subotica—Zemun, od 1896. do 1903. g. samostalna »sekcija«.

ad 3) Od 1890. do 1892. g. dio pruge Dalj — Villány — Brod ili 37.151 %, od 1893. do 1895. g. dio pruge Villány—Brod ili 73.83% (164,3 km), od 1896. do 1903. g. dio pruge Villány—Osijek (44,9 km).

ad 4) Od 1890. do 1902. g. dio pruge Subotica—Dalj (101 km), od 1893. do 1895. g. dio pruge Subotica—Brod (197 km), od 1896. do 1903. g. dio pruge Bogojevo—Dalj (11,3 km).

ad 5) To je dio pruge Brod—Bos Brod od 1890. do 1903. g. ili 51,52%, ukupno 3,3 km.

Prema tome sam duljinu pruge koja je u kritično vrijeme bila tek dio zajedničkih statističkih »sekcija« podijelio u procentima, t. j. utvrdio, koliko otpada na Hrvatsku od ukupnog broja kilometara, odnosno bruto-tona-kilometara (vidi specifikaciju u prilogu 1).

Drugi način obračuna o tim relacijama nije bio apsolutno moguć. Komparativnom poredbom utvrdio sam tek na pruzi Petrovaradin—Inđija nešto slabiji promet nego na pruzi Subotica—Inđija kao dijelu skupne ugarsko-hrvatske pruge Subotica—Zemun, odnosno Subotica—Inđija. Do te redukcije sam nadošao kod poređivanja s podacima o 1895. i 1896. g. i dalje, kad je promjenjen način obračunavanja. Tako je od ukupnog rezultata na bruto-tona-kilometrima pruge Subotica—Beograd sa 205,980.967, otpalo na hrvatski dio pruge 1895. g. 85,426.038 tonakm, 1896. g. od 207,111.252 na hrvatski dio pruge samo 77,016.988 tonakm. Zbog toga bi se mogli podaci od 1890. do 1895. g. prema ukupnom iznosu tonakilometara proporcionalno sniziti, ako se nebi uvažili principi pravičnosti, s obzirom na nelojalni postupak Mađara prema Hrvatskoj toliko godina. U daljim godinama se ionako pokazuje više puta povoljniji razmjer za dio pruge u Hrvatskoj. Tako je 1901. g. ukupni rezultat pruge Subotica—Inđija iznosio 210,619.937 tonakm, a 1902. g. 213,257.424 tonakm, prema rezultatu pruge Inđija—Zemun za 1901. g. = 45,798.797 i 1902. g. = 51,181.206 tonakm. U tom slučaju pokazuje se, da je povišica na pruzi u Hrvatskoj relativno mnogo veća nego na Mađarskoj.

Što se tiče granica Hrvatske kod Zakánya, moram registrirati interesantne podatke. Kada sam ljeti 1893. g. službeno putovao u Peštu vidio sam na stanici Zakány tik uz ogradu željeznice hrvatskom trobojnicom oličen stup, koji je kasnije odstranjen. Godine 1904. govorio je o istoj stvari zastupnik Zatluka u Saboru, ističući još tada, da kolodvorska restauracija stanice Zakány leži na teritoriju Hrvatske. Izaslana je u kritično doba naročita komisija, da to utvrdi, ali su izaslanici vlade na Markovu trgu kapacitirani šampanjcem, da u Zakányu potpišu zapisnik, prema kojem leži spomenuta restauracija, a i cijela stanična zgrada na mađarskom teritoriju.

Dužinski profil pruge Zakány—Karlovac (Károlyváros!) izdan oko 1900. g., stavlja željezni dravski most, koji je otvoren 1894. g. na teritorij Hrvatske pod općinu »Dernje«, kako glasi original, ali gdje se nalazi granica između općina Zakány i Dernje, to nije upisano. Gdje je sredina

stanice Zakány, to također nije uneseno, dok to ni kod jedne druge stanice nije izostavljeno. Tako leži središte stanice Zagreb — (MÁV Zagrab állomás!) za 100 + 977 km od Zakánya, Lepavina 27 + 775 km, Sesvete (Szeszvete!) 90 + 4825 km i t. d.

Za prugu Zakány—Zagreb bili su već opći građevni odnošaji dosta nesolidni. Most preko Drave, sagrađen iz drva, bio je velika zapreka za veći i brži saobraćaj. Svaki vlak, koji je prelazio preko tog mosta, bio je u pogibelji, da se strovali u Dravu. Vozni list, koji se ispostavljao u Zakányu ili u Zagrebu bio je uvijek oskrbljen klauzulom: »Dráva hidon lassan haladui« — Po dravskom mostu lagano vozi. Sama drvena konstrukcija bila je kod napuštanja vožnje po mostu izgrađena iz najsolidnijih hrastovih greda, za koje je država iza demontiranja mosta dobila svu silu novaca. Vlakovi, osobni, a pogotovu teretni kako naprijed kazujem, kretali su poput puževa maksimalnom »brzinom« od 10 km na sat. Novi most je otvoren 15. studenog 1894., izgrađen je iz željeza, a sastojao se iz tri otvora po 95,5 m i pet otvora po 41 m dužine. I same stanične zgrade na toj pruzi bile su sasvim primitivne i nesolidno izvedene. Potres 1880. g. rasklimao je pojedine kuće tako, da su morale biti srušene. Stanična zgrada u Sesvetama, koja u profilnom kazalu figurira kao zgrada III. razreda, bila je sasvim neupotrebljiva. U zidovima se nailazilo kod rušenja mjesto željeznih spona samo na uzidane kratke komadiće željeza — štapiće, koji nisu pružali zgradi nikakvu otpornost ni u normalnim prilikama.

Moram napomenuti, da poslovna kilometrička udaljenost pojedinih pruga nije uvijek jednako duga, i to zbog toga, što se duljina pruge pregradnjama, suzivanjem i prekrajanjem zavoja znade mijenjati, a to uzrokuje korekcije i od desetak metara. Zatim može udaljenost između dvije stanice biti kadšto 14.257 m, koji se iznos uzima više puta okruglo sa 14,3, kadšto sa 14,2 km, pa i bez korektura. Što se tiče vremena u kojemu se iskazuju poslovni rezultati na željeznicama, kao i kod drugih nekih obračunavanja (kilometrina voznog personala i personala pogonske službe, pristojba nadničara i sl.) napominjem, da su se veličine kao i pristojbe i isplate tih iznosa računale od 26. jednog do 25. drugog mjeseca, na pr. od 26. veljače do 25. ožujka, a ne, kako je običajeno kod ostalih državnih i privatnih ureda i poslova, od prvog do posljednjeg dana svakog mjeseca.

Pruga Zagreb—Sisak bila je do 1918. g. (1923.!?) vlasništvo povlaštene južne željeznice, kojoj je državna željeznica za upotrebu (taj odnos se zove »peage« — saobraćaj, kako sam već prije spomenuo) plaćala uz naročitu kontrolu, koju je provodila svakog kvartala južna željeznica, određene pristojbe. Plaćala se ta pristojba godimice, pa su se iznosi te vrste uvrštavali u redovne izdatke željeznice, i kao takvi nisu tangirali poslovni ključ, odnosno čisti prihod željeznice. Taj odnošaj uređen je najposlije zak. čl. XLIV. od 1880. g., koji govori uglavnom o prekupu pruge Zagreb—Karlovac, koja je 1865. g. bila otvorena kao vlasništvo povl. južne željeznice. § VI. tog zakona kaže o tom odnošaju među ostalim i ovo: »Za upotrebu 3.614 m dugog dijela pruge Zagreb—Sisak, koja ide od zagrebačkog kolodvora južne željeznice do križanja do preko

Save, t. j. do točke, gdje počinje pruga državnih željeznica, koja ide prema Karlovcu, plaća drž. željeznica u korist povl. južne željeznice za svaku otpremljenu osobu 5 krajcara (10 filira), a svaku neto-tonu robe otpremljene tom prugom 4,5 krajcara (9 filira) u ime »uporabnine«.

3. ORGANIZACIJA DRŽAVNIH ŽELJEZNICA U HRVATSKOJ I RAZVOJ SAOBRAĆAJA

a) Opće napomene

Što se tiče organizacije željezničkog saobraćaja, vanjske i unutrašnje službe odlučivao je sve do 1918. g. u bivšoj Translajtaniji neograničeno u posljednjoj instanciji najprije ministar za javne radnje i saobraćaj, a kasnije ministar trgovine u Pešti.

To je pravo vršio izdavanjem nebroja raznih naredaba, raznim instrukcijama za unutrašnju i vanjsku službu, singularnim uputama, voznim redovima, mjesnim, priključnim i saveznim tarifama.

To je vrijedilo i za personalne odnošaje, za razne gradnje i predgradnje, za dobavu materijala potrebnog kod posla uopće, a kod pogonske službe napose.

Djelovanje mađarskih faktora kod željeznica u Hrvatskoj počinje otvorenjem pruge Zakány—Zagreb 5. I. 1870. Kako je izvedena ta pruga, o tom je naprijed bilo govora. Sam posao vodilo je uz dosta ograničeno područje rada malo poslovodstvo u Zagrebu. Potkraj mađarske ere u Hrvatskoj dobilo je to poslovodstvo kompetenciju skoro jednaku kompetenciji ravnateljstva u Pešti, te se dijelilo na 5 odjeljenja (upravni odjel, odjel za uzdržavanje pruge, saobraćajni i trgovački, pogonski i računski odjel). Prvi put je smješten taj ured u Ilici tik do sadašnjeg Britanskog trga, odakle je premješten na Zrinski trg (Burratieva palača), zatim u Vranicanyjevu palaču na Akademskom trgu. Vranicany je nerado gledao te nametljivce, pa je kod prve prilike, kada su od njega tražili proširenje prema njegovu stanu, otkazao najam. Iza toga kušalo se kupiti zgradu Starčevićeva doma, koja im je bila trn u oku, ali su bili odbijeni. Na to su preuredili zgradu Jeronimskog društva u uredske svrhe. Konačno je sagrađena u »čisto mađarskom stilu« kuća u Mihanovićevoj ulici. I te prostorije postale su s vremenom pretijesne, pa su pojedini uredi bili smješteni po privatnim zgradama.

Iza izgradnje pruge Zakány—Zagreb morale su se u tadašnjoj stanici južne željeznice izvesti neke dogradnje i ubikacije potrebne za pogon državnih željeznica, osobito zbog snabdjevanja lokomotiva ugljenom i ostalim materijalom. Taj se posao vršio na najprimitivniji način. Pletena košara napunjena ugljenom računala se sa 50 kg. Osim ložionice bile su drvenjare, k tomu je došla jednostavna bravarija, skladište za materijalije i »lampisterija« za vlačno osoblje. Ložionica je građena solidnije te se u njoj moglo smjestiti 9 lokomotiva. U prijamnoj zgradi ustupile

su južne željeznice dvije sobice zastupniku drž. željeznica, koji je upravljao sa staničnim osobljem i osobljem za pratnju vlaka.

Pitanje stanične zgrade, odnosno kolodvora u Zagrebu, koji i danas slabo odgovara svojoj svrsi, traži potanju ilustraciju tih prilika počevši od 1893. g.

Kolodvor povl. južne željeznice u Zagrebu, koji je upotrebljavala državna željeznica, imao je od 1862. g. svega 6 pari tračnica, svaki par tračnica kolosjeka bio je dug 600 metara. Za velike jesenske kampanje, izvoza iz Mađarske prema Rijeci i dalje per mare, bila je stanica premalena. Sjećam se još iz 1886. g., kada su teretni vlakovi, koji su prispijevali iz Zakánya, morali satovima čekati pred staničnom ulaznom tablom. Stanica ih nije mogla puštati unutra, jer je trebalo istodobno slagati vlakove za Rijeku, odnosno prema Karlovcu. Južna željeznica nije htjela ni čuti o proširenju tobože zbog skučenih novčanih prilika, i tako je brže otpremanje teretnih vlakova ovisilo tek o vještini kolnog meštra. Putnički saobraćaj funkcionirao je besprijekorno, i u tom pravcu nije bilo ozbiljnih pritužaba.

b) Kolodvor u Zagrebu

Godine 1891. pohodio je Zagreb ministar Baroš, poznat među željezničarima kao energičan, ali i naprasit čovjek. Tom prilikom pozvao je gradske reprezentante na dogovor zbog gradnje i mjesta za novi kolodvor. Sastanak je održan na mjestu, gdje je sada glavni kolodvor, a sudionici od gradske općine, većinom Abderićani, držali su udaljenost tog mjesta od grada prevelikom. Iza dugih rasprava, proračuna i izvida, dovršena je 1892. g. izgradnja nekoliko kolosjeka, koji su sve do 1894. g. služili za sklanjanje za vlakove, što su išli prema južnom kolodvoru, odnosno na Rijeku. Istodobno se započelo izvođenje spojnog traka od državnog kolodvora prema pruzi južne željeznice na Savskoj cesti kod profila 792×987, da se dobije izravni spoj s Rijekom.

Spomoću krajiške investicione zaklade, koja je bila primorana dati za gradnju zagrebačkog glavnog kolodvora 275.000 forinti, izgrađen je današnji kolodvor. Taj kolodvor već iza jednog decenija nije odgovarao svojoj svrsi. Izgrađene su doduše s vremenom brojne tračnice, ali prostor je bio ipak premalen, ograničen okolnim građevinama, ulicama i trgovima, te se stanični uređaji nisu mogli širiti prema potrebama saobraćaja. Tako je uprava željeznice bila primorana na krparenje sve do danas. Zabrane, koje su se izdavale protiv izgradnje stanbenih zgrada u okolici kolodvora, odnosno koje su priječile razvitak grada oko kolodvora nisu tom stanju ništa pomogle.

Uređenjem izravne veze od Zagreba do Zemuna, izgradnjom trase preko Dugog Sela na Novsku i proširenjem osobnog saobraćaja uopće morao se najprije ukinuti u Zagrebu prilaz preko tračnica u Miramarskoj cesti. Prolaz kod Petrinjske ulice redovno je pretrpan prolaznicima. Da se olakša prijelaz vozila, izgrađen je podvožnjak na Savskoj cesti, koji

prema mišljenju zagrebačkih gradskih tehničara nije nikako bio tehnički dotjeran. Duljina zapreke prolaza iz grada prema Savi iznosi i kraj tog podvožnjaka za vozila oko 2.300 metara (od km 99 do 101,3). Broj putnika, koji su 1896. g. unišli u grad iznosio je 233.146 putnika na državnom, a 156.209 na južnom kolodvoru, a do 1911. g. porastao je taj broj u neobičnom omjeru. Te je godine predano u robnom prometu na prijevoz 60.565 t robe na državnom, a 23.518 t na južnom kolodvoru (vidi: Daniel Ernö, Jelentés az 1897. évre str. 652 i dalje, — Daniel: Izvještaj za 1897. g.). Godine 1904. iznosi broj putnika na drž. kolodvoru 395.790, dok o tim dimenzijama na južnom kolodvoru ne govori ni svake godine izdavani izvještaj uprave povl. južne željeznice, a ni koji peštanski izvještaj te vrste. Godine 1911. porastao je prema izvještaju ug. ministra predsjednika (str. 241) za 1911. g. (36 A magyar kir. államvasutak föbb állomásain — 36. Na većim postajama kr. ug. željeznica unišlih putnika —) osobni saobraćaj na 911.453 putnika samo na drž. kolodvoru. Ispoređujući taj rezultat s rezultatom od 1897. g. pokazuje se porast od više nego 300%, ne računajući saobraćaj vlakova južne željeznice, kojih je prema iskazu kr. ug. drž. željeznice od 1914. g. bilo 13 u pogonu, dok je ukupni broj osobnih vlakova, koji su saobraćali u svibnju 1914. iznosio na glavnom kolodvoru u Zagrebu 68 skupa sa zagorskim vlakovima. Broj tih osobnih vlakova iznosi na pr. prema voznom redu od 15. V. 1926. 86 vlakova.

Sve su te prilike tražile, da se pronađe način, kako bi trebalo urediti to kolodvorsko pitanje u Zagrebu. Planovi su nicali kao gljive iza kiše, ali o kakvoj radikalnoj promjeni čuo se tek gdjegdje koji pojedinačni glas. Za mađarske ere isticala se apsolutna nemogućnost bilo kakve solucije. Da je kod tog posla bio posrijedi i neki animozitet zbog napretka i razvitka Zagreba, to je izvan svake sumnje. Ta ni Glavni, kasnije Istočni kolodvor u Pešti (Központi-keleti pályaudvar) nije imao više od 46 brzih, odnosno osobnih vlakova u to vrijeme u 24 sata. Pri raspisu natječaja za regulaciju grada Zagreba predviđala su tek dva poduzetnika nacrt za čeoni kolodvor licem od Umjetničkog paviljona okomito na Savu. Taj bi »Umjetnički paviljon« bio mogao provizorno služiti kao prijavna zgrada bolje nego nekadašnje drvenjare na Rijeci i u Karlovcu. Iako su jedino ta dva nacrta odgovarala potrebama grada i putnika, nisu oni došli ni u debati, jer je s izvjesne strane izdana parola da se u samu zgradu i njezin položaj nema dirati. Izrečeno je to u eri, koja je nadasve forsirala izgradnju osobnih kolodvora u središtu gradova. Svi moderni kolodvori (Milano, Leipzig, New York i t. d.) građeni su u unaprijed spomenutom stilu, a po stručnom mišljenju, koje je izrečeno i u Röllovoj enciklopediji, to je jedino realno riješenje. Takvi kolodvori najbolje odgovaraju interesima i udobnosti putnika.

Među planovima koji su nastali već prije 1910. g. bilo je govora o podizanju spomenutog kolodvora na sadašnjem mjestu kao na pr. kod kolodvora južne željeznice u Beču, ne računajući, da se time samo produljuje neukusno krparenje. Za jedinu soluciju, koja i danas nije izgubila ništa na aktuelnosti, ima se smatrati totalno odstranjivanje željezničkih

šinja s obje strane današnjeg kolodvora sve do sadašnjeg zapadnog kolodvora na jednoj, a radnog, odnosno istočnog kolodvora blizu Borongaja na drugoj strani. O tom sam u svoje vrijeme izradio opširan stručno obrazloženi i brojkama ilustrirani memorandum na nadležno mjesto, ali moje nastojanje bilo je s nekoliko neukusnih laičkih fraza, bez svakog obrazloženja a limine odbijeno.

Tik prije Prvoga svjetskog rata napisao sam oduži članak (raspravu) u tadašnjem časopisu »Obzor« od 14. srpnja 1914. pod naslovom »Krparenje zagrebačkog kolodvora«. U tom sam članku opisao historijat te gradnje i tražio s obzirom na drugu jednu stručnu raspravu uređenje i gradnju čeonog kolodvora s pročeljem okrenutim prema Akademiji. Istodobno imao bi se odstraniti i kemijski laboratoriji kao saobraćajna smetnja. O terenskim prilikama, koje bi nastale podizanjem kolodvora nemogu napomenuti ništa, jer krug mojih razmatranja seže samo do 1918. g.

Što se tiče tehnike voznog reda, bio je taj vozni red u označeno doba prilično neudoban za putnika iz Zagreba. Brzi vlakovi na pruzi Pešta—Rijeka išli su u ljetnoj sezoni većinom noću kroz Zagreb (vlakovi br. 1003, 1004, 1005 i 1006). Danju je išao samo brzi vlak br. 1001 i 1002. Od vlakova na pruzi Zagreb—Inđija—Beograd je brzi vlak br. 5803/4 išao danju; vlak br. 5806 prema Brodu i Banja Luci kretao je u 2,30 noću.

c) Prilike na pruzi

Prilike na prugama državnih željeznica uza stalni porast prometa, koji je tranzitno išao prugom prema Rijeci, tražile su neprestano nove instalacije i predgradnje. Među tim radnjama bilo je i osiguranje saobraćaja u zimskim mjesecima, naročito na riječkoj pruzi. Tako je 1897. g. moralo vozno osoblje skupa s nadzornim organima, koji su se našli kod jednog teretnog vlaka blizu Meje, 21 dan zimovati u kolibici pružnog stražara.

U pojedinim urezima (usjecima) riječke pruge, osobito u urezu između Delnica i Lokava, zvanom »Jama«, nije se katkada ni s četiri lokomotive mogao probiti put, a pokazalo se, da se i kasnije uvedeni motorno snježni »plugovi« na toj točki mogu slabo upotrebljavati. Tek kad su na otvorenim mjestima izgrađene zaštitne naprave (zidovi) najprije iz drva, zatim iz kamena, mogao se osigurati saobraćaj protiv tih usova od snijega. Taj je posao dovršen nakon dugih predstudija i izvršenih radnja nekako oko 1910. g., kad je na takav način osiguran promet i u zimskim mjesecima. Posao oko toga proširen je i na pošumljivanje u tim krajevima, a time je nastala i druga klima u ljetnim mjesecima, a i bura je nešto jenjala. Ta se promjena najbolje opažala na Plasama, gdje je koji decenij prije bio potreban i u srpnju ogrtač i oko podneva.

d) Kulturni odnošaji

Za zaštitu zdravstva, za odgojne i prosvjetne domaće prilike kod okolišnog pučanstva nije se kod državnih željeznica u Hrvatskoj nimalo brinulo. Širenju mađarizacije imala je čas prije sloma pogodovati i gimnazija u Zagrebu utemeljena pod naslovom: »Više pučke škole«. Da su učenici u svim tim mađarizatorskim školama bili snabdjeveni najrazličitijim učevnim pomagalima, a njihovim roditeljima davane mnoge beneficije, o tom ne treba potanje raspravljati. Ali tom mađarizacijom nisu međutim postignuti veliki rezultati, štoviše, te škole kao mješovite bile su leglo i početak razvratnosti među mladeži.

Za hrvatske kulturne svrhe nije bilo u željezničkom proračunu ni filira.

e) Prilike s Rijekom

Godine 1873. otvorena je pruga na Rijeku. Ona je imala zadatak da, za »Magyarország« osvoji pomorske veze, no doživjela je odmah u početku veliki fiasko. Silne pošiljke repice, kojom se mislilo prosperirati na vanjskom tržištu, pokvarile su se, jer na Rijeci nije bilo podesnih skladišnih prostorija. Ono malo zgrada bilo je iz drva. a i sama stanična zgrada bila je sve do XX. stoljeća obična drvenjara. Pa i ostali uređaji bili su izgrađeni sasvim primitivno, isto tako kao i pojedine lučke naprave, koje je tek iza decenija kako tako solidnije izvela firma Gregersen, dakako uz milijunske troškove. Od 1871. do 1911. g. utrošeno je, kako kažu, 50,326.652 kruna na te radnje. Ali to će biti prosti falsifikat, jer te svote idu na stotine milijuna. Toliko su valjda iznosile samo dnevnice raznih »eksperata«, koji su kao skakavci decenijima navaljivali na Rijeku.

Osobni saobraćaj bio je u početku na toj pruzi dosta slab. Godine 1876. uvedeni brzi vlak, koji je išao iz Pešte preko pruge povl. južne željeznice od Budima do Kaniže, odnosno do Zakánya, a od 1. lipnja 1877. preko Dombovára imao je najprije svega troja kola i to dvoja osobna s kupejima, u koje se ulazilo postrance, i službena kola. Težina vlakova bila je 20—25 tona. Broj putnika bio je minimalan te je oko 1. VI. 1887. taj vlak ukinut. Međutim su 1881. g. registrirana na pruzi Zakány—Rijeka opet na mjesec 62 brza vlaka, 62 osobna vlaka od Zakánya do Karlovca i 62 mješovita vlaka od Zakánya do Rijeke, a 1. lipnja 1890. opet su uvedena 2 brza vlaka od Pešte do Rijeke. Vozni red od 1. svibnja 1914. sadržava na pruzi Zakány—Rijeka 6 brzih vlakova i 2 osobna vlaka. Saobraćala su između Zagreba i Karlovca i 2 mješovita vlaka, a između Zagreba i Srpskih Moravica 2 mješovita vlaka. U siječnju 1881. g. išao je od Srp. Moravica do Rijeke 71 vlak. Indicirano je na pruzi Srp. Moravice—Rijeka 1889. g. 8,121.309 bruto-tona-kilometara, 1898. g. 13,672.886, 1890. g. 21,046.251, 1912. g. 35,623.938, 1913. g. 38,837.778 bruto-tona-kilometara. Službeni iskaz o kretanju kola na riječkoj pruzi o otpremi robe na pomorski prijevoz i

koja je došla morem, pošlo mi je za rukom pribaviti tek uz neke podatke starijeg datuma i novije podatke sasvim autentičnog sadržaja. To su originalni iskazi, koje je godinama slala stanična uprava na Rijeci preko tamošnjeg prometnog poglavarstva zagrebačkom poslovodstvu. Taj promet pokazuje prilično veliki opseg posla.

f) Riječki željezničko-pomorski promet

Tako je 1896. g. promet na Rijeci bio ovakav:

došlo

prugom drž. željeznica	57.179 kola
prugom južne željeznice	24.927 „

otišlo

prugom drž. željeznica	57.136 kola
prugom juž. željeznice	25.264 „

Prema izvještaju (Jelentés od 1896. g., str. 452/3) otpremljeno je iste godine morem 64.102 tone razne robe, među njom 8.776 tona brašna većinom u Englesku, pretežno za fabrikaciju poslastica; zatim izrađenog drva 13.710 tona.

Od uvoza otpadalo je najviše na vino 9.643 tone (to su bili učinci zloglasne »vinske klauzule«), dalje na vunu nečistu i očišćenu 3.693 tone, pretežno iz Rangoona.

Godine 1911. (vidi Jelentés — izvještaj za 1911. g.) iznosio je izvoz morem 85.376 tona i 1.573 komada živih životinja. Od toga izvoza otpalo je na drvne proizvode (duge, drveni ugalj i t. d.) 28.386 t, na brašno 5.827 t, na šećer sirov, čišćen i u kristalu 18.837 t.

Uvoz morem iznosio je 1911. g. 77.515 t, od toga:

riža čišćena i sirova	12.880 t
ugljen i antracit	15.802 „
fosfat	8.089 „
cement	3.603 „
kukuruz	3.163 „
asfalt	1.588 „ i t. d.

Izvoz morem iznosio je 1911. g. ukupno 85.377 t, a od toga otpalo je na:

šećer sirovi, čišćen i kristal . .	13.170 t
brašno	5.827 „
razne drvene proizvode	25.003 „
magnezit	4.639 „
krumpir	1.539 „

Željeznicom je prispjelo na Rijeku 1911. g. ukupno 103.883 t robe. Od toga otpada najviše na sirovi i čišćeni šećer i to: 17.998 t, a na razna drva i drvenu robu 26.883 t.

Željeznicom je otišlo 1911. g. u unutrašnjost 55.382 t, a od toga:

riže čišćene i sirove	9.687 t
vina	1.568 „
fosfata	7.820 „
petroleja i nafte	2.651 „
posija	2.136 „
jute	1.740 „
uljenog sjemena	1.710 „

Od pomorskih uređaja spominje se nabava primitivnog plivaćeg »doka«, dosta zastarjele konstrukcije a kupljenog za 749.250 kruna.

O ulozi Rijeke s obzirom na tarife govor je kod tarifa osobito u dijelu, koji raspravlja o raznim lučkim i saveznim tarifama.

g) Osobni saobraćaj

Već kod rasprava o osobnom saobraćaju na stanici Zagreb moglo se opaziti, da je u tom pravcu sve do 1914. g. rastao na prugama drž. željeznica u Hrvatskoj broj putnika u velikom opsegu. Tako je od četiri putnička vlaka, koji su 1888. g. saobraćali između Zakánya i Rijeke, i to dva osobna vlaka, br. 1 i br. 12, i dva mješovita vlaka br. 11 i 12, porastao broj tih vlakova 1914. g. na *šest brzih vlakova* (br. 1001, 1002, 1003, 1004, 1005, 1006) i četiri osobna vlaka br. 1007, 1008, 1009, 1010). Od Gyékényesa do Zagreba i Komorskih Moravica išla su četiri teretna vlaka s osobnim saobraćajem, a na riječkoj pruzi kretalo je nekoliko lokalnih vlakova također s osobnim prometom. Osim toga uvedena su u ljetu za riječku publiku i izletnike između Fužina, kasnije do Delnica i Rijeke po dva sezonska putnička vlaka.

Slično je bilo i sa sadašnjom glavnom prugom Zagreb—Zemun (Beograd), na kojoj saobraćaju 1914. g. dva brza vlaka do Inđije (br. 5803 i 5804), četiri putnička vlaka (br. 5805, 5806, 5807 i 5808), po cijeloj pruzi. Uzato su dva mješovita vlaka (br. 5818 i 5819) išla od Siska do Broda, a između Zagreba i Siska saobraćalo je od 1. svibnja 1914. još daljih *pet* vlakova Povl. južne željeznice, i to br. 501, 518, 555, 502 i 519.

Kod te prilike moram se obazrijeti i na saobraćaj, koji je iskazan na pruzi Zidani Most—Sisak prije 86 godina. Spomenuo sam već u »Prometnoj politici«, da je saobraćaj na toj pruzi otvoren 2. listopada 1862. Moj znanac, sada već pok. knjigoveža Š., kazivao mi je da su prvim vlakom, koji je iz Zagreba toga dana išao prema Sisku, otpremani svi putnici besplatno. Ali na povratku su morali platiti voznu pristojbu kao svaki drugi putnik.

»Odlazak vlakovah«, kako kaže jedan vozni red od 1865. g., bio je iz Zagreba za Sisak 6,55 ujutro, a dolazio je u Sisak u 8,53. Vožnja je prema tome trajala skoro dva sata. Iz Zidanog Mosta odlazio je isti vlak u 3,30 ujutro, a između Zagreba i Siska bile su samo dvije stanice, dok se za prugu prema Zidanom Mostu spominje kao stanica jedino

Zaprešić. Iz Siska je polazio vlak u 5,20, dolazio u Zagreb u 7,16, odlazio u 7,35, a dolazio u Zidani Most u 10,45. Od listopada 1864. išla su već dva vlaka u oba pravca. Jedan vlak polazio je iz Zagreba u Sisak u 7,16 ujutro, drugi u 7,19 navečer, a dolazio u Sisak u 10,28, odnosno u 8,50 navečer. Vožnja je trajala prema tome oko sat i pol. Iz Siska je polazio jedan vlak u 5,20 ujutro, drugi navečer u 6,30. Prvi je dolazio u Zagreb u 7,15, a u Beč u 5,25 navečer, drugi je polazio u 8,01, a dolazio u Beč u 5,27 ujutro. Svi ti vlakovi imali su i spoj s Trstom. Jedino brzi vlak, koji je išao iz Beča do Trsta i obratno, nije imao priključka. Odlazila su dva spomenuta vlaka iz Beča u 9,30 ujutro i 9,30 navečer, iz Trsta u 6,45 navečer i 6,45 ujutro, a dolazili su u Zagreb iz Beča u 8,10 ujutro i 7,04 navečer, a iz Trsta u 7,19 ujutro i 8,30 navečer. Udaljenost se računala još u austrijskim miljama (1 austrijska milja je 7,5859 km). Duljina pruge Zagreb—Sisak iznosila je sedam milja, a od Beča do Zagreba bila je 61 austrijska milja. Udaljenost Zagreb—Trst bila je 37,5 milja. Vozna karta od Zagreba do Siska stajala je u I. razredu 3 for. 2 novčića i to bez ažija; II. razred plaćao se 2 for. i 27 novčića, a III. razred 1 for. 51 novčić. Od Zidanog Mosta do Beča išao je već tada brzi vlak, koji je stajao kao osobni do Zagreba u I. razredu 26,35, u II. razredu 19,76, a u III. razredu 13,18 for. Sam vozni red poznaje samo »vozne biljege«, dok su se za Beč, Zidani Most i Trst izdavale jedino karte I. razreda; k osobnim cijenama priračunan je ažijo od 7,5%.

Prema Karlovcu otvorena je pruga 1. lipnja 1865., a tom prugom je išao tada samo jedan vlak, koji je odlazio iz Zagreba u 7,45 popodne, a dolazio u Karlovac u 9,47 navečer. Put je prema tome trajao dva sata, a vozna karta I. razreda je stajala 2 for. 96 kr., II. razreda 2 for. 23 kr., a III. razreda 1 for. 48 kr., sve bez ažija. Udaljenost je fiksirana sa 7 i pol milja. Prtljaga ili kako kaže tadašnji terminus »prevaga putne prtljage«, stajala je za 20 funti 12 krajcara. Iz Karlovca je odlazio vlak u 5,35 ujutro, a dolazio u Zagreb 7,37. Na toj pruzi bila je onda samo jedna »postaja«, jer stanica Leskovac nije još bila otvorena, a Zdenčina je bila samo »nestalna postaja«. Kraj izraza »postaja« upotrebljava se i terminus »štacija« ili, kako kaže spomenuti red vožnje, »odlazak vlakovah od štacijah«.

Na pruzi prema Zidanom Mostu kretao je najprije (naime 1862. g.) samo jedan vlak na dan, i to je odlazio iz Zagreba u 7,35 ujutro, a dolazio u Zidani Most u 10,45. U protivnom smjeru, t. j. iz Zidanog Mosta odlazio je vlak u 3,30 ujutro a dolazio u Zagreb u 6,40 (kao naprijed). Redovne stanice su bile u Sevnici, Reichenburgu, Videm-Krškom, u Brežicama i Zaprešiću. Starija generacija je s negodovanjem prigovarala, što se u Zidanom Mostu moralo sate čekati na priključke osobnim, odnosno brzim vlakovima, koji su išli prema Trstu i Beču.

Treba da napomenem, da je vozni red od 1. listopada 1862. promijenjen već 1. listopada 1863. Termini, koji su se upotrebljavali na tim voznim redovima, danas su skoro nerazumljivi. Toliko se može razabrati, da je između Trsta i Beča išao u oba pravca po jedan brzi vlak (br. 1 i 2), zatim četiri »poštovna vlaka« (br. 3, 4, 5 i 6). Brzi vlakovi br. 1 i 2 išli su samo u utorak, četvrtak i subotu.

Vozni red od 1865. g. spominje i parobrodarstvo na Dravi, Savi i Dunavu. Vezu od Siska do Zemuna imali su putnici u ponedjeljak i četvrtak ujutro. Stanice su bile: Jasenovac, Stara Gradiška, Brod, Šamac, Županja, Rajevo selo, Mitrovica i Klenak. Natrag je išao parobrod nedjeljom i četvrtkom ujutro. Po Dravi kretao je parobrod od Osijeka do Legrada i ticao je Valpovo, Gad, Miholjac-Balkonyu, Moslavinu, Sopje, Tot, Ujfalu, Barcs, Theresienfeld, Vizvar i Drnje.

Vozne cijene bile su od Siska do Zemuna za I. razred 15,95 for. dolje, a gore 19,05 for., za II. razred 10,65, odnosno 12,75, a za III. razred 5,45, odnosno 6,45 for. K tome se plaćala »vozarina« i »prevaga« za prtljagu, a za (predanu) gotovinu od 100 stotinka naročita pristojba — neke vrsti osigurnina. Na Dravi plaćalo se 8,65, 5,75 i 2,90, a gore 9,60, 6,40 i 4,80 forinti. K tome se plaćala i naprijed navedena »vozarina«. Bilo je i karata za vožnju i dolje i gore, koje su stajale 25,15 forinti na Savi, a 12 na Dravi, bez napomene za koji razred vrijede te karte.

Cijeni je priračunano 20% u ime ažija.

Primitivnost tih prometnih odnošaja u tadašnje vrijeme vidi se i po tome, što se poštanske veze spominju usporedo sa željezničkim vlakovima. Tako se kod nabrajanja vlakova, koji idu u Trst i Beč navodi poštanski hod Zagreb—Čakovec ovako:

»Od Zagreba u Čakovec idu u osam satih uvečer svaki dan poštovna kola za 6 st. 72 novč.«. Pritom nema govora o kakvom priključku na vlakove, koji su tada išli na Pragersko, odnosno preko Velike Kaniže na Budim, stanicu povlaštene južne željeznice.

h) Kolna služba

Među važne grane željezničkog posla (traffic) broji i kolna služba t. j. manipulacija kolnim parkom svake željeznice. Podjela kola, osobito teretnih, stvar je naročitih ureda (Kolni uredi), koji drže u evidenciji stanje kola, naročito praznih, kako im javljaju stanice. Ta kola dijele ti uredi svakog dana prema prijavljenim potrebama. Svaka je stanica bila dužna prijaviti potražnju kola bilo za komadnu robu (zbirna kola) ili za kolne tovare, koje naručuju pojedine stranke. Kada je nastao manjak ili oskudica kola, onda je položaj tih kolnih ureda bio dosta težak. O stanju pokretnih voznih sredstava izdavalo je Ravnateljstvo državnih željeznica u Pešti dosta mršave podatke. Tako je 1913. g. prema spomenutoj već Röllovoj enciklopediji, bilo u statusu državnih željeznica bivše Translajtanije u službi 3709 lokomotiva, 7802 osobnih, a 86.614 teretnih kola. Kola su, kako se samo po sebi razumije, nabrojena — označena — »numerirana« po određenom sistemu. Za taj posao upotrebljava se najprije uz arapske brojeve i abeceda, i to tako, da se osobna kola označe prvim slovima A, B, C, iza kojih dolaze dalje oznake, već prema kategorijama, serijama kola. Slovo »A« znači I. razred, »B« drugi, »C« treći razred. (U Bosni i Hercegovini, a prije i u Njemačkoj,

upotrebljavalo se u svoje vrijeme i IV. razred). Iza toga dolaze »službena« kola za vlakovođu »D«, zatim naročita kola za smještanje prtljage, poštanska kola manjeg ili većeg opsega — ambulante »F«, kola za razne tehničke svrhe, konačno teretna kola, od kojih su najvažnija kola označena prije slovom »H«, a kasnije slovom »G«. To su »ormari« — zatvorena kola, koja služe za prijevoz vrednije robe, i ti se »ormari« zatvaraju osobitim napravama, ili kako se kaže »plombiraju« (izraz dolazi od latinske riječi »plumbum« — olovo), ali se upotrebljavaju i obični lokoti, jer više puta ni zapor s »plombama« nije pouzdan. Carinske pošiljke imaju uzato naročitu carinsku plombu — zapor. Manje vrijedna roba otprema se uvijek u otvorenim kolima »I« ili »J«. Međutim i kod zatvorenih kola ima razlike, već prema tome, da li služe za običnu robu, opsežnu — kabastu ili za prijevoz tekućina — cisterne »R« i t. d. Poslije zatvorenih kola manjeg ili većeg obujma (za staklenu robu, drveni ugalj i slično) dolaze kola za otpremu ugljena (lowzy), drva, rudača, kamenja, pijeska i t. d. s ogradama po strani ili bez ograda. Te vrste su označene redovno slovima »K«, »I«, pa i »J« i daljim oznakama, koje se odnose na nosivost, tovarenje, upotrebu za određenu robu, za vojne svrhe i t. d.

To označivanje kola nije svagdje jednako provedeno. Pritom dolazi do kojekakvih eksperimenata, koji idu na teret nižih službenika i otešćavaju manipulaciju, ali ta raznolikost smeta i publici. Radi se pretežno o »poslovima« ljudi, koji u pravilu tek kod zelenog stola dolaze u priliku da prosuđuju opseg, težinu i praktičnost pojedinih sistema i grana službe. Tako je na pr. bivša Južna željeznica najpraktičnije provela spomenutu »numeraciju« raznovrsnih kola. Svaka serija t. j. svaka vrsta kola označavala se za sebe, i to od broja »1« (jedan). Tako su kola »ormara« označena tada slovom »H«, bila posebno označivana, numerirana tako, da se serija jednih kola počela brojiti od broja »1«. Taj način označivanja primjenjivao se kod kola najraznijih serija. Kod nekih se željezničkih uprava počelo brojem »1«, ali se zatim prešlo sve do *šesterobrojnih* označivanja na veliku nevolju najnižih službenika, »upisivača« kola. To šesterobrojno označivanje nije u prilog štednji uljanih boja. Iako sam imao nešto veću naobrazbu, znam, kako je težak rad s tim golemim brojevima, pri kojima mora manipulant (vlakovođa, upisivač) još pribilježiti uz ostalo i seriju. Nepriličan je taj rad pogotovu za burnih i kišnih noći i poledice, kao i kod velike navale posla. Tu situaciju ne mogu shvatiti ljudi, koji nikada nisu bili u takvom položaju. Za doba mog službovanja počinjali su kod državnih željeznica brojevi putničkih kola sa »1«, a teretnih vagona s brojem »10.001«. i to su bili vagoni nosivosti od 10.000 kg. Kasnije su k tome došla kola s većom nosivošću (15.000 do 20.000 kg) sa šesterobrojnim oznakama. Ali tih kola bilo je onda dosta malo. Taj posao bio je zatim vrlo težak kod evidentiranja tih kola, naročito na čvornim stanicama kod dolaska punih i povratka praznih kola, koja treba upisivati u poseban očevidnik. Ta opširna oznaka uvlači se svuda, i u tovarne listove, na listarke (tovarne karte) i u druge dokumente. Ne bi bilo prigovora, kada se uz tu »numeraciju« ne bi morali pripisivati i tipovi, oznaka domovinske

željeznice, pa i oznaka o stanju kola — prazna ili tovarena — odredišnu i konačnu stanicu i podaci na listiću nalijepljenom na bokovima kola, ako su kola tovarena bilo kakvom robom. Pri tom poslu nisu dakle »stara« vremena bila uzor borbe protiv birokracije.

4. UNUTRAŠNJA ORGANIZACIJA DRŽAVNIH ŽELJEZNICA

Osim brojnih poslovodstava, najposlije do 1918. g. njih devet, postojala je u Pešti za upravljanje željeznicama glavna uprava pod naslovom »Ravnateljstvo — Igazgatóság«. To je bila silna korporacija sa više od 1000 činovnika i velikim brojem podčinovnika i slugu. Svi aktivni činovnici, od najviših do najnižih, bili su uvršteni kao kod ostalih upravnih vlasti u razrede. O stanju ukupnog činovničkog osoblja izdavao se svake godine status — pregled, u koji je svaki činovnik imao pravo uvida. Tamo je bio sadržan njegov broj (rang) u klasi, godina rođenja i ostale neke osobitosti. U stvari se taj golemi korpus spomenute uprave sastojao prije kojih 50—60 godina (u 50%) od dosta problematičnih ličnosti; bio je to neki, što no riječ, refugium peccatorum — utočište sinekura! U prvom redu bilo je to neko opskrbilište za propale mađarske magnate, a i druge tipove, a za sposobnost se slabo pitalo. Jednom mi je kod pregledavanja tog statusa udarilo u oči, da je tik uz moje ime bilo uneseno ime jednog uredovnika (hivatalnok), koji je »služio« kao aktivan, a bilo mu je već 85 godina! Propitkivao sam se o tom čovjeku, a i drugima sa sličnim brojem godina, pak mi je povjerljivo priopćeno, da su to »veterani« od 1848. g., služba njihova obična je sinekura, bez svake važnosti i odgovornosti, a uvršteni su u aktivne, da bi »zaslužili« mirovinu.

Naslovi pojedinih odjeljenja tog »ravnateljstva« bili su uzor birokratskih recepata. Bilo je tu »nadodsjeka« (főosztály), odsjeka (osztály), stručnih odsjeka (ügyosztály), grupa, podgrupa, svaki sa svojim predstojnicima. Na čelu tog konglomerata stajao je predsjednik — ravnatelj, koji je bio okružen upravo kraljevskim sjajem u palači ravnateljstva (Andrassyjeva ul. br. 73/5 — zgrada penzionog fonda željezničkih namještenika).

5. PERSONALNI ODNOŠAJI

Od kojih 4.500 »Oberkontrolora« (nadprotustavnika), koji su bili iskazani u naprijed navedenom »statusu« uz ostale činovnike (hivátalnok!), kontrolore i mjernike (mérnök), jedva ih je bilo *deset* iz Hrvatske; od 450 »inspektora« bio je jedan iz Vinkovaca, dok je drugi (Philipovic) tek oko 1900. g. postao inspektor i to zagovorom nadvojvode

Josipa, s kojim je bio zajedno u bitci kod Sadove. Od 36 t. zv. »Oberinspektora« nije bio ni jedan iz naših krajeva. Od 12 ravnatelja i zamjenika ravnatelja nije pogotovu ni jedan jedini bio iz Hrvatske.

Ostali uređaji posla i izvanjska služba bili su prilično šablonski uređeni, a tek na veće čvorne stanice (Pešta, Rijeka i t. d.) namještale su se sposobnije osobe. Uz već spomenuta poslovodstva i pružne predstojnike (Forgalni fönökség) i mjerničke vanjske službe, naročitih organa za veći ili manji odsjek željezničke pruge bilo je pomoćnih poslovnica za vršenje službe u strojarnicama, skladištima i slično. Skoro svaka veća čvorna stanica ima svoju ložionicu, odgovarajući broj lokomotiva i skladišta za pogonski materijal. Značajno je, da se o poslovima državne strojarnice — tvornice lokomotiva (gépgyár), o prometu tog dosta velikog poduzeća, o prihodima i čistim rezultatima te tvornice nije izdavao nikakav iscrpljivi izvještaj. Ta je tvornica bila u uskom savezu sa željezničkom središnjom upravom kao i s ministarstvom trgovine. Prema nekim informacijama, koje sam dobio o toj tvornici, bili su njezini proizvodi prvorazredni, a izvoz strojeva u inozemstvo dosta intenzivan, te je šira publika svakako imala pravo, da joj se priopći barem kapacitet proizvedenih strojeva, njihova konstrukcija i troškovi proizvodnje kao i čisti prihodi. Prema tome trebalo bi i tu tvornicu, kao dio »zajedničkih« željeznica, uzimati u obzir pri utvrđivanju ključa (8.127%) i pri podjeli udjela u korist hrvatskih autonomnih ustanova.

6. BOLESNIČKA BLAGAJNA

Od veće važnosti bila je za samu željezničku službu naročito željeznička blagajna, u koju su uplaćivali svoje prinose svi podčinovnici i sluge, dok su činovnici bili oprošteni od te obveze. Ta je blagajna imala imovinu od nekoliko milijuna. Kako je taj imutak podijeljen poslije 1918. g. među nasljedne države austro-ugarske monarhije, o tom nije došlo ništa u javnost. Čini se, da od toga mi nijesmo dobili ništa.

7. MIROVINSKI FOND

O mnogo bogatijem mirovinskom fondu, kojemu je morao biti član svaki »definitivni« namještenik državnih željeznica, imam više autentičnih podataka. Članovi tog mirovinskog fonda plaćali su od svoje redovne godišnje plaće, odnosno beriva, prinose od 3, 4½, 5, pa i 6%, koji su se odbijali od njihovih beriva. Osim toga plaćalo se kod promaknuća 50% od povišene plaće, i t. d.

Sav taj imutak bio je uložen u kućama i kućnim blokovima u Pešti. Te kuće nalazile su se u Kerepeškoj, kasnije Rakossyjevoj ulici, Andrassyjevoj ulici, u ulici Podmanickoga i drugim ulicama, na broj njih 14, *a u Hrvatskoj nije bilo ni jedne kolibice.*

Interesantno je čitati izvještaje o tim kućama, gdje 1904. g. na ukupni prihod od stanarine sa 925,972.39 kruna otpada rashod (popravci, adaptacija) 358,443.53 kruna (!?). Kazivali su mi u Pešti ljudi, upućeni u tu manipulaciju, da su uz masne upravne troškove izdavane brojne hiljade za razne pregradnje i luksuzne uređaje u stanovima pojedinih stanara, samih gromovnika državnih željeznica.

Ali i samo rukovanje tim fondom nije bilo besprijekorno. Tako je na jednoj glavnoj skupštini tog fonda odobreno jednom ravnatelju *deset* godina aktivne službe, koje on nije odslužio. Slične zloporabe događale su se već zbog toga, što je država svake godine prinosila određenu svotu za isplatu mirovina.

U prilogu br. 33. »Službenog lista« (»Hivatalos Lap«), koji je izlazio u Pešti, izdani su 1915. g. pod br. 79.231/1905. Alc. zaključni računi tog fonda. 1. svibnja 1905. iznosi imutak 28,776.012 kruna. Primitak i izdatak po bilanci iznosi 7,094.244.12 kruna. Na mirovine i pripomoći izdano je 6,039.936.31 kruna. Prinosi vlade i željezničkih društava (St. E. G. i južne željeznice), koji su morali također prinositi svoj dio, iznosili su iste godine 1,270.457 kruna i 29 filira.

To spominjem zbog toga, što se već potkraj 1918. g. širio među željezničarima glas, da taj fond iznosi preko sto milijuna kruna i da je pri preuzimanju tog fonda bilo s izvjesne strane nesolidnih manipulacija. U toj stvari išle su i razne deputacije u Beograd, ali dakako, da je tim ljudima bilo samo do senzacija, a u sam tok posla nisu ni zavirili.

U vrijednosnim papirima bilo je u tom fondu svega 45.479 kruna, koji 1918. g. nisu imali nikakvu vrijednost.

Što se tiče famozne Baroševe željezničarske škole, odnosno tečajeva u Pešti za željezničke činovnike, treba da kažem samo toliko, da su bili samo dalji lanac mađarizatorskih nastojanja, a o praktičnom terenskom radu nije bilo ni govora. Uređivali su se slični »tečajevi« i za poštanske i pomorske časnike. Za željezničare su tečajevi bili otvoreni 1887.—1888. g., te je tada upisano 109 slušatelja, a 1897. g. — u desetoj godini opstanka — bilo je 218 javnih i 158 privatnih slušatelja. Za deset godina svršila su školu 1923 đaka, koji su svi bili namješteni u željezničkoj službi.

Za poštanske činovnike otvoren je bio 1890. g. tečaj u Zagrebu, a upisano je bilo svega 13 đaka. Ti su bili vježbenici i dobivali su po 1 forintu dnevnice uime uzdržavanja.

B) C. K. POVLAŠTENA JUŽNA ŽELJEZNICA

Upravno i financijsko stanje ove željeznice osobito je važno i za Hrvatsku. Odnošaji svojevremenog prekupa te željeznice, odnosno financijsko stanje s obzirom na posjed tog željezničkog poduzeća, kasnije zvanog: »Željeznica Dunav—Sava—Jadran«, nisu naime još uvijek pre-čišćeni. Radi se o poduzeću, kojemu se daje iz određenih uzroka značaj internacionalnog društva, u kojem se ukrštavaju interesi brojnih kapi-

talista iz bivše Austro-Ugarske monarhije, iz Francuske, Njemačke, Italije i iz drugih zemalja. Osim toga to je još jedina veća željeznička kompanija, kod koje su kod prekupa igrale preveliku ulogu ustanove sadržane u koncesijskoj ispravi od 1858. g. Zbog toga treba toj željeznici obratiti više pažnje s obzira komercijalnih i financijskih, premda se ta kompanija već 1914. g. pobrinula, da imenovanjem daljih »članova« ravnateljstva pripravi pogodan »teren« za provođenje prekupa u svoju korist.

Južna željeznica bila je malo prije sloma (1918.) najveća privatna željeznica u bivšoj Austro-Ugarskoj monarhiji. Ona je u saobraćajnom životu Hrvatske, kako naprijed ističem, igrala važnu ulogu. Sjedište tog društva bilo je najprije u Beču (do 1859.), kasnije u Parizu. Političke prilike, naročito u Italiji iza rata 1859. g., bile su povod, da se za pruge tog društva, koje su ležale u bivšoj Austro-Ugarskoj monarhiji, uredilo naročito dioničko društvo, odnosno ravnateljstvo, sa sjedištem u Beču. Pruge te u monarhiji bile su duge 2.224,228 km. Uprava tih pruga podijeljena je 1889. g. na dvije grane, i to je stanje trajalo u nekoj formi sve do 1923. g. Na jednu upravu pripadale su pruge u Austriji, a na drugu pruge u Translajtaniji (Ungarisches Netz — ugarska mreža —, kako to spominje godišnji izvještaj društva od 1914. g.).

Ukupna duljina pruga povl. južne željeznice na teritoriju Hrvatske iznosila je na kraju 1918. g. u poslovnoj udaljenosti:

Pruga Hrv. granica (prema Šenpetru) — Rijeka . . .	3.255	km
„ Laduč (Harmica) — Sisak	76.722	„
„ Fed. Gole (dva komada pruge)	7.100	„
„ Industrijska tračnica (glavna pruga)	8.557	„
„ Vicinalne željeznice Barcs—Pakrac	123.173	„
Industrijske tračnice pruge Barcs—Pakrac	35.708	„
Ukupna duljina svih pruga	244.515	„

Poslovanje te željeznice, odnosno njezinih utemeljitelja, dioničara, ujedno vlasnika različnih industrijskih poduzeća i brojnih prioritetnih obveznica (3, 4% i 5% izdanja), bilo je već u početku nešto sumnjive naravi. Toj pruzi, uz neke druge momente, kojima obraćam posebnu pažnju, podlogu za solidnije utvrđivanje odštete, odnosno otkupne svote za tu željeznicu (vrijedi to osobito za pruge, koje leže u Hrvatskoj: za prugu Zagreb ogranak preko Save do Karlovca dugu 49,1 km.), trebalo je odrediti na drugi način.

Na temelju patenta od 1. studenoga 1854. i koncesijske isprave od 23. rujna 1858. počela je 1. X. 1862. i u Hrvatskoj poslovati prva željeznica. Bijaše uzato 1858. g. još samo djelomično izgrađena pruga prema Karlovcu. Pruga od Zidanog Mosta do Siska označena u prilogu A) isprave o koncesiji je naprijed spomenutog dana (1. X. 1862.) bila otvorena (kao naprijed). Otkupna svota za sve željezničke pruge dovršene i nedovršene, koje je preuzela južna željeznica austro-ugarske apsolutističke vlade, iznosila je 100 milijuna forinti u srebru.

Konzorcij, koji je bio sastavljen za tu transakciju, sastojao se iz jednog Rotschilda, kneza Schwarzenberga i drugih nekih magnata stare Austrije; ti magnati bili su statisti te spekulacije. Taj konzorcij morao je na temelju zapisnika od 23. rujna 1858. sastavljenog u ministarstvu financija (vidi: Pollanetz i Wittek, Sammlung etc., Band 11, Abth. 1, Heft 2. Zweite Auflage, str. 196. Nap. pisca), platiti odmah u početku poslovanja 40.000 forinti nekom grofu Széchenu, vitezu Morpurgo i drugovima u ime troškova (?), koje da su imala ta gg., da postignu koncesiju za Hrvatsku (sic!) željeznicu.

Kakvi su bili ti »troškovi« i o kojoj je »hrvatskoj« željeznici bilo kod toga govora, o tom nema u spomenutom zapisniku ni riječi. Već ta sumnjiva okolnost pruža neku bazu za ponovnu raspravu s obzirom na obračun, jer pokazuje nesolidnost u samom početku i korupcionističke tendencije, s kojima baš nisu dužne računati nasljedne zemlje bivše Austro-Ugarske monarhije.

Poslovni rezultati te željeznice nisu bili povoljni već mnogo godina prije 1918. Akcionari, t. j. vlasnici temeljnih dionica primali su neko vrijeme po 1 franak na godinu ime kamata, a počevši od 1874. g. ništa, što za njih, kako dalje navodim, nije bio velik gubitak.

Originalni naziv te željeznice bio je prije 1859. g.: »K. k. priv. südliche Staats-lombardisch-venetianische und Zentralitalienische Eisenbahngesellschaft« — »C. k. povl. južno-državno-lombardijsko-venecijsko i srednjo-talijansko željezničko društvo«. — Vidi: Fusionstvertrag — Savezni ugovor od 18. XI. 1858. Nap. pisca). Pošto je Austrija izgubila 1859. g. svoj posjed u Italiji, specijalno Lombardiju, prekupila je talijanska vlada tamošnje pruge i za njih je plaćala godišnju rentu. Ta renta plativa po čl. 3. bazelske konvencije iznosila je 1914. g. 31,577,078.46 K, a odbivši dohodarinu od 3,418.914.98 K iznosila je 28,158.163.43 K. Iz izvještaja za 1914. g. razabire se, da je društvo platilo samo za biljegovinu kod svojih papira (dionica i prioriteta) iste godine 1,766.018.26 K, a za tecivarinu 219,287.93 K. Od tih svota nije Hrvatska dobila filira za svoj autonomni proračun, iako je to društvo poslovalo na njezinu teritoriju, a i taj je porez pripadao pod obračunsku kvotu 8.127%.

Konzorcij spomenutih bankara i magnata obavezao se kod preuzimanja pruge, da će izgraditi još mnogo željezničkih pruga, među njima i prugu od Zakánya do Zagreba. Tu prugu konzorcij nije nikada izgradio. Zapisnikom od 27. veljače 1866. izgradnja je pruge Zakány—Zagreb pače vezana uz uvjet, da će se graditi samo onda, ako pruga Kaniža—Osijek, pruge orijentalne željeznice Franje Josipa i hrvatske (!?) pruge, kad se izgrade, budu nosile u dvije iduće godine bruto 70.000 forinti po austrijskoj milji.[12] (Vidi: »Sammlung«, kao naprijed str. 2264. Separat-Protokol i t. d.). Prugu Zakány—Zagreb izgradile su tek 1870. g. ug. drž. željeznice iz hrvatsko-mađarskog zajma. — (Vidi: »Državne željeznice«).

Kako se postupalo s tim »gradnjama«, vidi se najbolje iz slučaja s orijentalnom željeznicom cara Franje Josipa. Ta se željeznica nije

[12] Jedna austrijska milja ima 7,5859 km.

nikada ni počela graditi. Društvo, koje je imalo graditi te pruge, bijaše samo spekulativna korporacija, koja nije imala ni formu dioničkog društva, niti se to »društvo« konstituiralo, niti je imalo kakvu dioničku glavnicu. Cijeli »inventar« tog društva sastojao se iz nekoliko komada pokućstva, raznih risarija i neplasiranih tiskanica dionica. Sve je to (»golemi imetak«) preuzela južna željeznica sporazumom od 11. prosinca 1858. (Art. 5) uz nepoznatu cijenu, odnosno svotu.

Kad je južna željeznica preuzela »pruge« od Zidanog Mosta preko Zagreba na Sisak i ogranak prema Karlovcu (§ 1. konc. isprave), nisu one bile nikako izgrađene, nego su na njima bile izvršene samo neke predradnje. To je izvršila još sama državna uprava, a ne društvo »Orijentalna željeznica«, i to na pr. nasip kod Videma sve do preko Rajhenburga, i druge neke manje objekte. Prema tome je pruge Harmica (granica kod Laduča) do Siska i Zagreb (ogranak preko Save) do Karlovca, potpuno izgradila južna željeznica, i to tek od 1. X. 1862., odnosno 1865. g.

O onom što je od državne uprave preuzeo konzorcij sastavljen je točan inventar u dva primjerka (§ 10. konc. isprave). Eventualna otkupna svota za sve pruge imala se izračunati prema § 56. koncesije za svaku pojedinu grupu pruga (§ 28) napose, i to tako, da se uzmu dohoci te grupe od posljednjih 7 godina prije otkupa i da se od ukupne svote tih dohodaka odbiju dvije najlošije godine.

Ostalih 5 godina, t. j. dohodak u to vrijeme, zbrojen ima se podijeliti sa 5. Dobiveni iznos daje »kapital«. Iz toga se kapitala izračunava renta, koja se ima platiti dioničarima, ali ta renta ne smije biti niža od 5,2% od uložene građevne glavnice. Ta je garancija naknadnim punktacijama znatno snižena zbog toga, što se popravilo novčano tržište iza pada apsolutizma.

Za sve pruge označene u § 1., i to pruge Beč—Trst s ogrankom na Luxenburg i od Bečkog Novog Mjesta na Oedenburg: Pruge Maribor—Celovec—Beljak i Zidani Most—Zagreb—Sisak, s ogrankom na Karlovac utvrđen je u § 15. otkupni iznos od 100 mil. srebra (kao naprijed).

Ustanova sadržana u § 26. koncesije, i to alineja 2. istog paragrafa, omogućivala je zbog toga i iza 1868. g. i namještanje Mađara na svim prugama južne željeznice u Hrvatskoj. Prednja alineja kaže: »Osobito su koncesionari obvezani, s obzirom na namještanje činovnika i slugu, prije njihova namještanja pribaviti uputu kod državne vlasti i obazirati se na nju, t. j. poštanske naloge, odnosno ministarstva trgovine, tada ministarstva za javne radnje i promet«.

Ipak se južna željeznica prilično držala teritorijskog sistema, t. j. njezini namještenici na pojedinim prugama bili su u znatnom broju autohtoni elementi, koji su razumjeli jezik svoje okoline. Ta okolnost bila je u interesu posla, jer su takvi namještenici uspješno posredovali i kod otpreme akvizacije razne robe, i tim povisivali i prihode iz posla (traffic). Prema tome je stanje s obzirom na južnu željeznicu za Hrvatsku bilo ipak nešto povoljnije od stanja državnih željeznica.

Dio pruge Zakány—Barcs, koja u duljini od 7,1 km siječe dva puta (kod Gole) hrvatski teritorij, sagradila je također južna željeznica u

smislu ugovora od 13. travnja 1867. (R. G. B. No. 69), i to prema čl. 2, koji kaže: »Južna željeznica obvezuje se dalje izgraditi ove željeznice:

a) prugu od jedne točke između stanica Kotori (Kotoriba) do Barča i
b) nuzgrednu prugu od Brucka na Muri do Leobena«.

§ 3. istog ugovora određuje, da pruga pod a) mora biti gotova do 1. srpnja 1868. Otvorena je uistinu dva mjeseca kasnije.

Za izgradnju tih pruga kao i lučkih uređaja u Trstu dobila je južna željeznica od države (čl. 8) paušalnu svotu od 13,5 mil. forinti, plativu u 12 jednakih obroka. Time je dana južnoj željeznici nekakva odšteta za, širim slojevima nepoznata, državi tobože odstupljena prava, koja da su inače bila društvu osigurana koncesijskom ispravom od 23. rujna 1858. godine.

Ugovorom od 1867. g. između države i južne željeznice produljeno je trajanje koncesije, pa se početak roka od 99 godina imao računati od 1. siječnja 1865.

§ 55. koncesije od 23. rujna 1858. kaže: »Iza 1895. g. ima država pravo koncesionarima i njihovim pravnim nasljednicima prepuštene, prenesene, kao i s njima spojene ili građene željeznice, prekupiti. Obvezuje se međutim država, ako ih otkupi do konca 1954. g., plaćati dioničarima godišnju rentu u semestralnim obrocima.

Vrijednost tih pruga, t. j. iznosi utrošeni pod naslovom »građevna glavnica«, opada i od dana produljene koncesije do 1. siječnja 1869. svake godine konstantno, tako da one usprkos daljim investicijama, koje su bile do spomenutog termina provedene i moraju se provesti prema potrebama saobraćajne službe (na prugama južne željeznice), ipak na spomenuti dan državu ne stoje ni pare! Pruge prelaze, ako budu prekupljene iza 1895. g. u potpuno vlasništvo države tek 31. prosinca 1954., a do tog termina trajat će renta. 1. siječnja 1969. prelaze te pruge u vlasništvo države posve besplatno, pa otpada svaki prekupni postupak.

Od 1889. g., t. j. otkada je za pruge južne željeznice u Hrvatskoj i Mađarskoj uređeno prema zaključku glavne skupštine dioničara 29. svibnja 1890. naročito prometno ravnateljstvo u Pešti, vodili su se tamo posebni poslovni i novčani računi za pruge, koje leže u Hrvatskoj i u Mađarskoj. Ali o prometnim rezultatima, osobito o najvažnijim među njima, o bruto-tona-kilometrima polučenim na pojedinim dijelovima pruga, o statističkim »sekcijama«, o podacima, koji bi mogli poslužiti bilo kakvoj obračunskoj metodi, nisu u javnost došli nikakvi brojevi. Godišnji izvještaji iskazuju samo, i to sumarno nekakve bezbrojne »neto-tona-kilometre«, osobne, prtljažne i t. d. kilometre, sve veličine bez ikakve vrijednosti u financijskom pogledu, koje se ne mogu upotrebiti ni za kakav obračun.

Vrijednost pruga južne željeznice Harmica—Sisak i Zagreb—Karlovac iznosila je K 21,523.582.—[13]

[13] Procjena na 59. glavnoj skupštini povlaštene južne željeznice, poslovna 1907. godina, str. 107., pod naslovom Sisak—Austrijska granica i pruga Zagreb—Karlovac, koja je odstupljena ugarskoj vladi (59. Generalversammlung der k. k. priv. Südbahngesellschaft, Betriebsjahr 1907. S. 107., Sissek—Öster. Grenze, und der an die ung. Regierung abgetretene Linie u. s. w.).

Otkupna svota, bolje renta, za prugu ogranak preko Save (stražarnica br. 1) — Karlovac imala se u smislu hrv.-ug. zajedničkog zak. čl. 44 od 1880. g. plaćati južnoj željeznici u polugodišnjim anuitetima, i to je trebalo da plaća tadašnja peštanska vlada do 1969. g. Prema naročitom ugovoru, i to prema točki 5 od 11. ožujka 1880. utvrđena je ta renta sa 240.000 forinti u dukatima. Ta renta preračunana u krunsku valutu ili prema tečaju dukata označena je na str. 71. naprijed spomenutog izvještaja društva sa K 5,571.428.57.

Kako sam već spomenuo, nisu dioničari južne željeznice od 1874. g. dobivali dividende.[14] »Prioritetlije« su morali od 1908. g. dopuštati da se neprestano odgađa ždrebanje. Ali su zato glavni dioničari na drugi način znali sebi pribaviti naknadu za slabo ukamaćenje dionica. Među te dioničare brojili su se, kako se iz izvještaja razabira, Edmund Freiherr von Rotschild, Louis Freiherr von Rotschild, Albert Weishut, Ernst Meyer uz neke aristokrate, kao »Strohmanne«. Ti glavni dioničari posjedovali su uz pruge južne željeznice dionice brojnih tvornica najrazličitije robe, a pri dobavi sirovina i pogonskog materijala za te tvornice, kao i za otpremu gotovih fabrikata, imala su ta dionička društva tajne otpremne tarifne stavke i druge povlastice, i to već u samoj lokalnoj tarifi privatne južne željeznice. Te povlastice nisu bile na raspolaganje njihovoj konkurenciji. Tako su ti dioničari mogli uništavati u opsegu pruga južne željeznice svako poduzeće, koje nije bilo priklopljeno njihovoj interesnoj sferi, a mogli su se istodobno zadovoljavati niskim ili nikakvim dividendama (quasi kamatama) iz željezničkog posla odnosno iz dionica građevne glavnice. Prihodi tih pruga opadali su trajno već zbog naprijed spomenutih tajnih tarifa, a i zbog iskazanih fiktivnih izdataka, koje osim pouzdanih u upravi nije mogao nitko kontrolirati.

Godine 1908. uvedena »službenička pragmatika«, koja je obvezivala i južnu željeznicu, došla je »gg« oko uprave u sto dobrih časova. Tako je iste godine 1908. došlo do arrangementa s obzirom na plaćanje kamata odnosno do odgode ždrebanja »prvenstvenih« dionica. Tu odgodu za posjednike obligacija od 4% serije E, O i W, koje je zastupao bečki odvjetnik Mauthner, potvrdio je bečki trgovački sud. Tim zaključkom je, kako kaže jedna klauzula tog sporazuma, izuzetno i bez prejudiciranja za budućnost, dopuštena ta odgoda ždrebanja do daljega. Među najveće vjerovnike društva pripadali su već spomenuti posjednici obligacija od 3%, koji su imali svoj naročiti »komitet« u Parizu. O tim pojedincima obligacija postojao je 31. prosinca 1914. zaostatak na neizždrebanim prioritetima u iznosu od K 1,801.659.878, t. j. od ukupno izdanih obligacija u iznosu od efektivnih 2,065.878.680 K. Kamatni dug, koji je teretio bilancu društva od 1908. g. do inclusive 1914., iznosio je K 40,470.967.44. Za te se posjedničke obligacije od 3% moralo plaćati na godinu 21,310.477,52 krune. Spomenuti papiri koji su prema »Amtliches Kursblatt der Wiener Börse« (»Službeni kurzovni list bečke burze«) od 30. lipnja 1914. nosili neto 2,6%, notirali su kritičnog dana

[14] Neko vrijeme do 1874. g. primali su imaoci temeljnih dionica po 1 franak na godinu u ime kamata, a od 1874. g. pa do 1918. ništa.

mjesto 500 franaka nominale po komadu, i to titre-si Jänner-Juli 240,50, a April-Oktober 238,75 (posljednji podnevni tečaj); obligacije od 4% u RM notirale su mjesto nominalne RM 405 samo RM 359 po komadu, obligacije po 200 forinti samo 115,75, a obligacije po RM 400 i 2000 sa 84,25% od nominalne. Spomenute obligacije od 3% nosile su efektivno i preko 5, dakle skoro toliku rentu kakvu su sebi »gg« utemeljitelji mislili 1858. g. osigurati za vječna vremena (§ 56. koncesijske isprave).

Prema pravilima trgovine i trgovačkog prava vrijedila je, kako ponovo ističem, svaka stvar i svako trgovačko poduzeće samo toliko, koliko *nosi!* Ne nosi li pojedino poduzeće odgovarajuću dobit, imamo posla sa stečajnom masom, koja vrijedi toliko, koliko se za nju može dobiti na tržištu. Tu eventualnost, t. j. mogućnost slabe unosnosti, predviđaju i subvencije, što su bile obećane i južnoj željeznici ispravom od 23. rujna 1858., kojom su bile osigurane te subvencije uz klauzulu, da država ima pravo prekupa, ako bi društvo previše upotrebljavalo tu subvenciju, t. j. ako je pred stečajem.

Uz te novčane momente ima i drugih važnijih prigovora zbog vrijednosti pruge Zagreb (odnosno ogranak preko Save prema Sisku) do Karlovca. Zaključak u Brionima, koji govori o prekupu pruga, spominje naime i zakonski članak 44 od 1880. g. Taj zakon, zajednički Hrvatskoj i Mađarskoj, uređuje *tadašnji* odnošaj između države i peštanske vlade uopće, a za spomenutu prugu napose. Iznos od 100.000 zlatnih dukata, odnosno 240.000 forinti je za spomenutu prugu od ciglih 49,1 km već od 1914. do 1918. g. bio očito previsok. Iza spomenutog termina (1918.) lišena je ta pruga 99% svakog tranzito-prometa: izgubila je dakle svaku tranzitnu vrijednost, jer je upućena samo na lokalni promet.

Pa ni sam zakonski članak 44 od 1880. g. ne vrijedi za današnje prilike nikako, a još manje je obavezan za Jugoslaviju, kako stvari stoje iza sloma 1918. g. Za prosuđivanje visine otkupne svote i svih prilika, koje se odnose na materijalnu stranu tog prekupa, vrijedi nadasve ono načelo javnog i privatnog prava: »Cessante ratione legis, cessat et lex ipsa!« (Kada otpadne povod, zbog kojega je donesen neki zakon, otpada i sam zakon). Pravno stanje i povijesni razlog tog odnošaja govori bjelodano u prilog tom pravnom načelu. Ta pruga imala je važnost — naročito za Mađare — tek u doba, kad su oni stali zadirati u pravo Hrvatske, onda, kada je njom išao tranzitni promet iz Mađarske na Rijeku, t. j. do konca listopada 1918. Za Hrvatsku bi vrijedila samo onda, ako bi se i koliko bi se stvarna fekventiranost pruge uzela u obzir pri odmjeri primanja od prihoda, koji su pripadali Hrvatskoj. Od tog je doba veza Mađarske s Rijekom od sekundarne važnosti, pogotovu dok Mađarima iza 1918. g. stoji na raspolaganje dunavski put, koji oni favoriziraju u najvećoj mjeri. Uzato kreću iza 1918. g. mađarske pošiljke iz zemlje i preko Fehringa. Prema tome se pri procjeni ima uzeti u račun i to faktično stanje.

Godine 1873. otvorena pruga Karlovac—Rijeka građena je kao pruga državnih željeznica u Hrvatskoj i Mađarskoj. Zakon je donesen u doba bolesnih mađarskih aspiracija prema Jadranskom moru, u doba šovinističkih težnja Mađara, da pokažu cijelom svijetu, da su Mađari pomorski

narod. Mislilo se na Rijeci stvoriti luku za izvoz mađarskih agrarnih produkata, u početku repice: pokušaj, koji se, kako ponovo ističem, dosta jadno svršio. Kasnije je nešto cvao izvoz brašna, šećerne repe za tovljenje svinja u Engleskoj i drugih nekih agrarnih proizvoda. Nešto se razvio promet i u Španiju, pa u Južnu i Sjevernu Ameriku. Toj ekspanziji stajala je na putu odmah u početku pruga južne željeznice Zagreb—Karlovac. Sama ta pruga bila je već u početku sasvim primitivno izgrađena, a što se tiče izvedbe, nije u vrijeme gradnje bila na putu nikoja zapreka tehničke naravi. Usprkos tome iskazana je vrijednost te pruge II. reda u ediciji »Statistische Nachrichten i t. d.« (Statističke vijesti) — 1905. na str. 256 sa RM 9,600.000. Prema izvještaju uprave južne željeznice za 1914. g. su troškovi za prugu Sisak—granica prema Austriji i za prugu Ogranak—Karlovac ovi:

Uprava i nadzor	K	1,293.102,96
Predradnje, uredski troškovi i »razni« izdaci	„	267.917,75
Otkup zemljišta	„	1,204.065,53 (!?)
Gornja građa i mehanički uređaj	„	5,479.544,34
Donja građa	„	9,157.704,88
Visoke gradnje	„	2,578.959,38
»Abschluss der Bahn« — nepoznati izraz — i signali (samo akustički i mehanički najprimitivnije vrste. Nap. pisca!)	„	549.924,44
Ukupni čisti građevni troškovi	K	20,711.219,37
K tomu se zaračunalo u ime dionih troškova, koje je imalo društvo	K	276.160,10
Kamati za građevni kapital i nabava novaca na bonove	„	946.026.18
Ukupno zaračunato	K	21,933.405,65

Računi te južne željeznice pokazuju uopće veliku »širokogrudnost« utemeljitelja tog poduzeća, te se iz godišnjih izvještaja o toj grani posla, odnosno o izdacima te vrste razabira, da je pod različnim stavkama izdano samo na utemeljiteljne troškove te željeznice oko 19% (18,99%) ukupne u sve pruge uložene, odnosno potrošene građevne glavnice. Otkuda onda RM 9,600.000 samo za prugu II. reda Ogranak—Karlovac?

Od t. zv. umjetnih građevina spomenuta pruga Odvojak (preko Save) do Karlovca s građevnom duljinom od ukupno 49,35 km računajući konac pruge i karlovačke stanice čak kod Kupe, raspolaže se svega *pet* mostova dužih od 10 metara (10,74 m). Preda mnom je profilno kazalo pruge Zakány—Karlovac, izdano devedesetih godina prošlog stoljeća. To kazalo označuje duljinu i visine željezničke pruge nad morem, visinu nasipa i usjeka cijelom prugom, stražarnice, duljina pada i uspona pruge, stanične uređaje, propuste, zavoje i t. d. Ujedno su označena mjesta (općina, selo, zamak i t. d.), koja siječe željeznička pruga. Od većih zemljanih radova tek su kod međuriječja Save i Kupe bila potrebna *četiri* ureza — usijeka u ukupnoj duljini od koja 2 km. Među njima je jedan nešto dulji, kojih 700 metara, dok je kod ostalih valjalo usjeći u zemljište jedva duljinu od 200 do 400 metara. A materijal dobiven na tim mjestima upotrebljen je odmah dalje prema Leskovcu, u kojem smjeru je pruga padala od Zdenčine prema kasnijoj stanici Hrvatski Leskovac. Taj pad iznosio je 6,6‰ na duljini od ukupno 12.1282 km. Troškovi tih zemljanih radova bili su minimalni. »Glavni« poduzetnik, kojega sam kao dječarac poznavao po viđenju, kasniji posjednik nekoliko kuća u gornjoj Ilici u Zagrebu, imao je građevni »inventar«, koji se sastojao najprije od nekoliko dvokolica s mazgama. Nije bilo kod toga posla nikakvih industrijskih tračnica, još manje električnog pogona ili strojeva za vađenje ili otpremu zemlje.

Stanične uredbe bile su najprimitivnije vrste. Prijavna zgrada u Zdenčini označena je na pr. u spomenutom profilnom kazalu kao zgrada *petoga* razreda (V. oszt. felv. épület — prijamna zgrada V. razreda) — gotovo koliba. Ta je zgrada bila za skoro tri metra viša od željezničkog planuma, pa su željeznički namještenici, koji su bili u službi kao i putnici morali gaziti kojih 10 stuba na prugu odnosno gore na stanicu. Prijamna zgrada u Jastrebarskom označena je kao zgrada III. razreda, a bila je obična prizemnica. A »kolodvor« u Karlovcu bio je sve do XX. stoljeća obična drvenjara, pa profilno kazalo ni ne spominje »razred«, u koji je uvrštena ta i takva »zgrada«. Pri tôm poslu izostavljeno je i nabrajanje ostalih staničnih uređaja u Karlovcu, premda je tamo bila i neka primitivna ložionica, a i neki drugi objekti za službu.

Ta je pruga prekupljena tek iza prijetnje peštanske vlade, izrečene na adresu južne željeznice u zak. čl. 26. od 1877. g., gdje se pod točkom b) određuje »gradnja pruge od Siska do neke postaje pruge karlovačko-riječke«. Izgradnjom vicinalne pruge preko Capraga otpali bi od južne željeznice tereti, koji bi dolazili iz drugih krajeva (Majur, Banja Luka i t. d.), te je južna željeznica pristala na otkup samo zbog toga. Kasnije je to provedeno izgradnjom vicinalne pruge Caprag—Vrginmost—Rječica—Karlovac. Međutim i iza predaje pruge Zagreb—Karlovac državnim željeznicama osigurala je južna željeznica svoj prijevozni monopol, t. j. od svih tovara, koji su u Sisak dolazili savskom dolinom od Zemuna i išli prema moru ili bili upućeni na Rijeku, morale su državne željeznice odstupiti 40% od ukupne vozarine južnoj željeznici. Od 1918. g. otpala je i potreba pruge Zagreb—Karlovac za tranzito-promet iz Mađarske na more, a taj je promet ionako jedva obuhvatao 10% od ukupnog mađarskog izvoza. Ostali je izvoz kretao iz Mađarske preko drugih stanica (Marchegg, Bruck, Fehring, Körösmezö i t. d.).

O poslovnim rezultatima, t. j. o rentabilnosti pruga ili same pruge Sisak—Ladučt (Harmica) nije mi bilo moguće stvoriti nikakvu sliku, pa niti kakav približni proračun. Godišnji izvještaji južne željeznice, od kojih je jedan od 1914. g. preda mnom, ne pružaju, kako već naprijed ističem, nikakvu podlogu, koja bi omogućivala izračunavanje poslovnih

rezultata, a još manje primitke iz posla na toj pruzi, koja je sve do 1923. g. bila lukrativnog karaktera prvog reda, premda je u instrukcijama južne željeznice bila označena kao »Glavna pruga II. razreda«. Prema voznom redu od 1. svibnja 1914. (ta se uzima kao posljednja normalna predratna godina) išla su uz peage-vlakove državnih željeznica prugom Zagreb—Sisak na dan dva osobna vlaka i to broj 501 i 502, zatim dva mješovita vlaka broj 518 i 519. K tomu je išao jedan teretni vlak s osobnim kolima br. 555. Ukupno je dakle išlo tom prugom pet osobnih vlakova povl. južne željeznice. Uz te vlakove išlo je i nekoliko teretnih vlakova južne željeznice.

Kao poredbu bilježim, da prometna statistika državnih željeznica za 1881. g. ne bilježi ni jednog teretnog vlaka na pruzi Zagreb—Karlovac. Bruto, što je išao na Rijeku, dovozila je u Karlovac južna željeznica. Tek se 1882. g. bilježe *četiri* teretna vlaka u travnju, a kasnije i njih više. Za osiguranje većeg saobraćaja morala je državna željeznica u isto vrijeme otpremiti na tu prugu 14 materijalnih vlakova radi učvršćenja donjeg stroja, jer je, kako je već rečeno, donji stroj suviše »solidno« izgrađen.

Južna je željeznica za Cislajtaniju i Translajtaniju iskazivala prihode u jednoj svoti. Toliko primljeno — kaže izvještaj — od osobnog toliko od prtljažnog, toliko od robnog prometa. Količine su iskazane u tonama, — račun, koji ne dopušta ni najprimitivnije dedukcije u financijskom pravcu. Zatim se iskazuje, koliko je primljeno po osobi, po kilometru kod brzovozne robe, koliko kod robnog teretnog saobraćaja i otpreme. Bruto-tonski-kilometri spominju se doduše, ali u takovoj formi i sadržaju, da se ni po kilometru, a ni po pruzi ne može o tome stvoriti bilo kakva slika. Iskazuje se broj vlakova, osovinskih kilometara, broj tona. i otpremljenih osoba, ali sve to bez ikakvih mogućnosti, da se stvori kakva slika o primicima po regionalnim formacijama.

Kod raspravljanja o potrošku gorivog materijala u pogonskoj službi bila je značajna uzanca, koju je prakticirala ta željeznica. Ugljen iz Trbovlja spominje se u izvještaju kao »normalan« za sve pruge te željeznice, pa je kalorična snaga označena sa 4,800. Ali i taj ugljen dijelio se na ugljen B) vrste i na »gromadni«. Taj je bio manje kalorične snage, jer je iskazan kao potrošeni materijal od 4.055 tona reduciran s obzirom na kalorije na 3,695 tona »normalnog« ugljena (!?).

Treba napomenuti, da naprijed spomenuti sadržaj u kalorijama nije uvijek odgovarao toj količini. Taj iznos je znao padati sve do 4.200 kalorija, kako mi je u svoje vrijeme rekao šef poštanske službe u Zagrebu, koji je jednoć dao analizirati taj ugljen nabavljen u uredske svrhe.

Južna željeznica upotrebljavala je i ivanečki ugljen, pa je njegov kvantum, označen sa 2.328,5 tona, reduciran na 1.629,950 tona »normalnog« ugljena. Navodi se i potrošak »Una« — ugljena sa 1.817,2 tona, koji je prema tome iskazu jednak ugljenu iz Trbovlja, a iskazan u izvještaju kao »normalan«.

Pogonsku službu vršile su sve do prije tri decenija na pruzi Zidani Most—Sisak, Siegelove lokomotive, građene 1857. g., koje su se za

guranje kola još prije jednog decenija upotrebljavale na zagrebačkom kolodvoru. Razumije se, da je od originalne lokomotive preostalo tek podnožje, dok su kotao, a pogotovu osovine i poluge već nekoliko puta izmjenjene. Te lokomotive s dvostrukim ekscentrom zvali smo »krinoline«, a događalo se, da i takvih nije bilo uvijek na raspolaganje prometnom inspektoratu u Zagrebu. Inspektorat je prema tome bio primoran katkada posuđivati lokomotive od državnih željeznica, koje su takvu uslugu dosta skupo naplaćivale. Inače su te lokomotive — bez skrovišta —, kako je naprijed istaknuto, ma da već tretirane kao »staro željezo«, ljeti i zimi dosta besprijekorno funkcionirale.

Poslovni koeficijenat označen je kod te željeznice za 1914. g. sa 72,71, za 1913. g. sa 71,19 na teritoriju cijele bivše Austro-Ugarske monarhije, a u samoj Translajtaniji iznosio je 66,85. Spomenut izvještaj ističe i slabe rezultate, koje je polučilo društvo kod kopanja ugljena u Konjicama.

Na str. 84. nabraja izvještaj gubitak na prugama zakupljenih željeznica, među ostalima kod željeznice Barč—Pakrac. Kod svojih tvorničkih poduzeća ne spominje o tvornici u Konjicama ništa, dok se navodi dobitak u Grazu, kod tvornice sigurnosnih uređaba u Beču i od hotela na Semmeringu. Čisti prihod pruge Špilje—Radgona (30,731 km), koja leži na našoj granici, iskazan je sa K 147.867,51. U vezi s time citiram i čisti prihod od K 45.105,52 vicinalne pruge Mödling—Hinterbrühl (4,431 km), koju su južne željeznice držale pod zakupom.

C) VICINALNE ŽELJEZNICE

1. OPĆENITE NAPOMENE

Ime »vicinalna željeznica« je francuskog porijekla. Riječ »vicina« znači tamo općinski put, pa je to ime preneseno na samu željeznicu, oznaku željezničkog puta. Pod tim pojmom razumijeva se željeznica, kojoj manjkaju mnogi atributi (vlastitosti) redovnih željeznica. U prvom redu manjka ovdje donji stroj, koji je sasvim primitivan; katkad se uzimaju za željeznički planum obične ceste, zatim su jednostavni sigurnosni uređaji, brklje i ulazni signali u stanice. Ograde su sasvim napuštene ili je samo pločama označena zabrana prijelaza ili uputa na oprez. Stanični uređaji su rijetko kada kompletni. Stražarnice na pruzi su rijetke i t. d. Sav uređaj nosi na sebi biljege neke privremenosti. Neke od tih pruga mogu u kasnijem razvitku postati dijelovi glavnih pruga. Druge, uvađanjem električnog pogona, razvojem automobilizma i trolley-sistema gube svoj raison d'etre, te se i napuštaju, odnosno zamjenjuju autobusnim linijama, koje su elastičnije za saobraćaj. To se dogodilo i na sadašnjem našem tlu, na pruzi Trst—Poreč, dugoj 123 kilometra s uskotračnim 0,76 m kolosjekom, koju je talijanska uprava napustila i odstranila 1. rujna 1935. i zamijenila auto saobraćajem.

Godine 1879./1880. bijaše mađarski ministar Tisza na vrhuncu svoje moći. Tu moć bijaše mu teško uzdržati duže vrijeme, jer financijsko stanje zemlje nije bilo još tako uravnoteženo, da bi državne blagajne mogle podupirati, odnosno sačuvati od potpune propasti svu silu tada još od bečkog »kraha« 1873. godine znatno oštećene mađarske »gentry« — gomile. To su bili nekoć bogatiji »šljivari«, ali lov za udobnostima i karte dovele su ih uza spomenute neprilike na sasvim niske grane. Tom prilikom izgubljene su i rasteretnice, koje je tim elementima kod otkupa kmetskih odnošaja izdala bečka apsolutistička vlada. Taj društveni sloj činio je neki prijelaz od prostog plebsa do visoke aristokracije, i kao takav potreban tadašnjoj »liberalnoj« vladi i stranci. U tom času sjetio se Tisza na gradnju željeznica, koje državu ne će mnogo stajati, ali će nešto koristiti s obzirom na narodno gospodarstvo, a konačno barem donekle opskrbiti glavne vikače te gentry-grupe.

Zakon o gradnji vicinalnih željeznica od 1880. godine apelira na blagajne javnih korporacija i bogatijih pojedinaca u korist željezničkih koncesionara. Ti su bili u prvom redu saborski zastupnici ili veličine, koje je trebalo kako tako opskrbiti — barem za čas. Tim je zakonom omogućeno, da se izgrade neke uistinu potrebne željezničke pruge, tako da nije bilo potrebno izvoditi za ono vrijeme veoma tegotne i za državu neprilične financijske operacije u formi zajmova, i upotrebiti sistem subvencije za pokriće izdataka kod posla (traffic). Zakonskim člankom XXXI. od 1880. g. kao i naknadno izdanim zak. čl. IV. od 1888. g. uređeno je pravno, financijsko i komercijalno rukovanje tim novim željezničkim tvorbama u Hrvatskoj. Slične željeznice postojale su već kao željeznice lokalnog značenja i u drugim državama napose u Francuskoj (chemins de fer departementaux i t. d.) i to s normalnim (1.435 m), a i s uskim kolosijekom, a pretežno s kolosijekom širine od 1.00 m.

Zbog lakšeg pregleda uzimam oba zakona i njihove ustanove u jednom skupu. Radi se o komentiranju pojedinih ustanova, o građevnim odnošajima, o poslovnoj praksi kao i o poslovnim (traffic) prilikama.

Ti zakoni imali su obuhvatiti i pravne odnošaje gradskih konjskih i električnih željeznica, prijenosne, šumske, poljske željeznice i slična javna i privatna prometna sredstva. Stanje spomenutih prometnih sredstava nije bilo kod nas naime nikako uređeno, tek se od povremeno reguliralo naredbama. Od šumskih željeznica razlikovale su se te vicinalne željeznice još tim, što su vicinalne željeznice imale već u početku tračnice teške čak i 23 kg po metru dužine, dok je kod prenosivih i šumskih željeznica bila dovoljna težina od 12,5 kg po metru dužine, a visina tračnica 65 do 80 mm.

Gradnju tih pruga drugog reda podupirali su u prvom redu država, municipiji i općine. Radi toga izdavale su se temeljne dionice, kojih vlasnici su davali ne gotov novac, nego samo za gradnju pruge potrebno zemljište — parcele pod željezničkom trasom i kraj nje. Ti vlasnici imali su pravo na dividendu samo onda, ako su prvenstvene dionice (prioriteti) dobile već neke kamate. Interesantno je kod tog procesa napomenuti, da se peštanska kurija sa svojim »pravorijecima« i u te

stvari miješala čak i onda, ako je prikraćeni bio iz Hrvatske, i to na temelju fikcije, da je odnosno dioničko društvo vicinalne željeznice protokolirano u Pešti, gdje je redovno bilo sjedište ravnateljstva. Pritom je kurija smatrala da se na uprave tih željeznica imaju primijeniti ustanove trgovačkog zakona od 1875. godine samo onda, ako se ne protive naročitim pravilima, koja se po zakonima od 1880. god. i 1888. god. odnose na vicinalne željeznice. Prema toj »praksi« ni prinos za gradnju pruge nije imao pravnu narav bilježenja dionica te stoga nije padao pod ustanove građanskog privatnog prava — općeg građanskog zakonika. Kod prinosa te vrste nije bila glavna dionica; kao glavna protučinidba dolazila je u obzir povećana vrijednost zemljišta, koje je ležalo kraj pruge, a tu povećanu vrijednost zemljišta dobiva vlasnik izgradnjom pruge. To je bio prinos iskazan u novcu, ali u formi odstupa zemljišta, koji je gradnje i parcele susjedne željeznice činio vrednijima. S obzirom na to kaže jedno rješenje kurije (3090 ex 1902), da nije potrebno ni da vlasnik pismeno bilježi dionice spomenutog zemljišta, i da je dovoljna samo usmena izjava tog vlasnika, koju bi izrazio u toku predradnji, što ih je izvršio predkoncesionar. Kod bilježenja prinosa — temeljne glavnice — nije dakle mjerodavna i odlučna ni uplata 10%, kako to propisuje §§ 150. i 151. trg. zakona. Ta svota mogla se prema tome platiti i kasnije, eventualno na dan, koji je odredio ministar, ili pak uz uvjet, koji bi označio ministar (na pr. iza otvorenja željeznice). Ako se prinos dobiva zajmom, ne nastaje zakašnjenje plaćanja prije uplate zajma.

Troškovi pribavljanja zajma za gradnju idu na teret općina i municipija. Zakašnjenje plaćanja nastaje, ako temeljne dionice nisu izdane. Obvezani može tražiti dionicu samo iza uplate prinosa. Ako je prinos isplaćen u prvenstvenim dionicama, zaračunavala je kurija te prvenstvene dionice, za koje su se redovno plaćali kamati, ne po nominali, nego u iznosu postignutom u tečaju kod izdavanja prioriteta. odnosno dionice. Taj je iznos (tečaj) katkada pribrojan u Frankfurtu, gdje je bilo glavno tržište prioritetnih dionica, jedva 50% od nominale. Prema tome su efektivni kamati tih prioriteta iznosili i više od 10%.

U kategoriju vicinalnih željeznica pripadale su i naprijed spomenute poljske željeznice, kojih je pravno stanje u Hrvatskoj naročito uređeno naredbom ministra trgovine od 28. I. 1891. br. 645. Ovamo pripada i uređenje privatnih željeznica, koje imaju ograničeni prometni uređaj, kao i željeznica ograničenih na teritorij jedne općine.

Za Peštu je postojalo za ulične željeznice neko privilegirano stanje, koje je gradskom načelniku davalo velika prava, a za sam grad postalo vrelo unosnog prihoda. Tamošnja tramvajska poduzeća plaćaju gradu i poslije 1918. god. naročit prometni porez, koji iznosi više od 10% brutoprihoda, a osim toga plaćaju još i naročitu pristojbu za upotrebu gradskih ulica i cesta.

Nakon 1880. god. traži se, da dozvolu — koncesiju — za gradnju vicinalne želejznice, ako ona ide do zemaljske — državne — granice, zatim dozvolu za gradnju onih vicinalnih željeznica, koje spajaju dvije željeznice ili nadopunjuju glavnu državnu željezničku mrežu, izdaje

državno zakonodavno tijelo. Ta ustanova proširena je 1888. godine i na one vicinalne željeznice, koje spajaju željeznicu s vodenim putem, zatim na pruge, koje služe kao prilaz parobrodima. Druga alineja istog paragrafa zakona od 1880. god. ostavlja državnoj vlasti slobodne ruke da odluči, komu da izda koncesiju. Tom intervencijom omogućeno je koncesionaru, da ga vlada podupre većom ili manjom subvencijom, koja je opet objekt daljim špekulacijama. Tako je država dopustila na temelju naročitog zakona, izdanog samo radi toga razne pripomoći, subvencije za gradnju pojedine željeznice. Za gradnju lonjskopoljske parovozne željeznice, koja je imala prikratiti prugu Zagreb—Beograd za kojih 12,5 kilometara, dala je na pr. država subvenciju u iznosu od 500.000 forinti. Ipak je kod otvorenja te pruge bio donji stroj u tako lošem stanju, da su se vagoni kod vožnje njihali kao pelivani na užetu.

Prva alineja § 2. zak. čl. od 1880. god. kojom se omogućilo povl. južnoj željeznici, da preuzme u eksploataciju vicinalnu željeznicu Barč—Pakrac, dokinuta je u korist državnih željeznica točkom a) istog § 2. 1888. godine. Ta točka određuje naime, da se koncesija i vlasništvo željeznica kao i posao (traffic) može prenijeti jednoj željezničkoj upravi samo dozvolom ministra trgovine.

Druga alineja iste točke obećava dioničarima vicinalne željeznice, odnosno vlasnicima prioriteta, eventualni otkup pruge, »čim zakonodavstvo proglasi tu prugu »glavnom državnom prugom«.

Druga alineja točke c) (§ 2.) od 1888. god. nadopunjuje »manjak« § 2. od 1880. god. time, da 1888. god. već prilično visiko 5% ukamaćenje otkupne glavnice, odnosno rente, osigurava i dalje dioničarima društva. Bilo je to utvrđeno kao dalje sredstvo korupcije, ako država otkupi vicinalnu željeznicu prije isteka koncesije.

Paragrafom 3. zak. čl. od 1889. god. zakonom je proširena djelatnost mađarske prometne politike na sve vicinalne željeznice, kojih ravnateljstva gube tom ustanovom svaku kontrolu nad upravom. Uskraćuje im se pače na stanicama i sam uvid u poslovanje vicinalnih željeznica. Ta ravnateljstva izgubila su prema tome svaki utjecaj na razvitak pruge u prometnim i trgovačkim poslovima, ali i na samu egzekutivu i financijsku službu.

Paragrafom 4. zakona od 1888. god. oprošteno je vicinalnim željeznicama plaćanje troškova za vodogradnje, a za prijenos pošte dopušten im je paušal, koji iznosi redovno 5,5% faktične građevne glavnice, sve uime naknade za § 3. zak. čl. od 1888. god.

Naročitom naredbom ravnateljstva državnih željeznica u Pešti zabranjeno je staničnim organima na tim vicinalnim željeznicama pružati članovima ravnateljstva tih željeznica na uvid poslovne knjige i davati im bilo kakve informacije, koje se tiču vršenja posla (traffic). Sve te odredbe bile su izdane radi toga, da se ta ili ona željeznica prikaže kao pasivna, što uistinu nije bila, kako u tečaju ovog djela ponovo ističem napose s obzirom na željeznice u Hrvatskoj općenito, a na vicinalne željeznice posebno, a pogotovu s obzirom na zagorsku željeznicu.

§ 5. zakona od 1888. god. ograničuje 1880. god. dopuštene velike pogodnosti dioničkom društvu za oprost od biljegovne pristojbe za sve dokumente, spise i papire, koje izdavaju ravnateljstva tih društava, i kamatne pristojbe. Sve je to vrijedilo dvije godine, t. j. iza tog roka morala su ta ravnateljstva plaćati redovne biljegovne pristojbe i porez na kamate, koji su izlazili iz njihovih papira.

§ 6. zakona od 1880. god. utvrđuje oprost od provozarinskog poreza na 10 godina za sve pošiljke i putnike prevezene na tim vicinalnim željeznicama.

Taj oprost od poreza regulira zakonska osnova o željeznicama nižeg reda (koja se imala ozakoniti pod mađarskim režimom), tako da ministar financija može oprost u vremenu od 30 godina produljivati svakih pet godina, ako u posljednje tri godine (od 10 njih) oprosta od poreza čisti poprečni prihod željeznice ne bi prekoračio 3,5% od ukamaćenja poslovne i građevne glavnice. S obzirom na naknadne ustanove i odredbe upravnih vlasti, koje onemogućuju društvu vicinalnih željeznica, da utvrdi prihode i rashode, bilo je to bez smisla, jer je unosnost, odnosno pasivnost jedne željeznice utvrđivala sama država prema nepoznatom »ključu«, odnosno prema brojevima i načinu obračunavanja.

§ 7., koji određuje dužnost erarskih zaklada kao i zaklada pod državnom upravom, da prinose subvencije za gradnju vicinalnih željeznica, ostavljen je 1888. godine nepromijenjen. U povodu toga počeli su gospodari u Pešti siliti vlasti na Markovu trgu na izgradnju ličke željeznice kao *vicinalne* željeznice. Time bi se ugrozili posljednji ostaci Krajiške investicione zaklade i opstanak nekih imovinskih općina bivše Vojne krajine. Te su naime zaklade imale uvijek prinositi svoj dio za gradnje vicinalnih željeznica, koje bi prolazile njihovim teritorijem.

§ 8. zakona od 1880. god. govori o zajedničkoj upotrebi nekih kolodvora državnih željeznica i za vicinalne pruge, zatim o naknadi troškova za vršenje službe uime vicinalnih željeznica i o otpremi materijala potrebnog kod gradnje i za uređenje vicinalnih željezničkih uređaja. Ali o ključu, po kojem su se imali obračunavati spomenuti troškovi za vršenje poslova vicinalnih željeznica na pojedinim zajedničkim stanicama kod pogonske i pružne službe i kod središnje uprave, nije nikada bilo kakva vijest došla na javu.

Državna željeznica u Diosgyöru dobavlja od tog doba na temelju proširenog § 8. zakona od 1888. god. isključivo sve željezne sastavine potrebne kod gradnje i popravaka vicinalnih željeznica.

S druge strane omogućuje ustanova § 6. zakona od 1888. god., da država od vlasnika vicinalne željeznice eventualno prekupi tu željeznicu i onda, ako nije uplaćeno 25% faktične građevne glavnice. Kod toga posla bilo je raznih »praksa« pa se manjak na građevnom kapitalu namirivao većinom prvenstvenim dionicama (prioritetima).

Paragrafi 9 i 10. dokinuti su paragrafom 7. zak. čl. od 1888. godine.

Prvi od ukinutih paragrafa govorio je o građevnim troškovima, što ih prinose općine, a drugi o onima, što ih prinose municipiji. Spomenuti § 7. određuje, da država daje prinos, ali prema 3. alineji istog paragrafa ne smije država potrošiti u tu svrhu više od 300.000 forinti na godinu,

a pojedinoj vicinalnoj željeznici ne smije dati više od jedne desetine faktične građevne glavnice. Ta ustanova nije se već držala kod lonjsko-poljske parovozne željeznice, koja je dobila 500.000 forinti u ime subvencije.

U § 10. zakona od 1880. god. utvrđeni prinos municipija i općina, koji je bio ograničen na prihode, koje su te ustanove dobivale u svoje blagajne od prihoda zvanog »otkup javnih radnja« ili »robote«, proširen je 5. i 6. alinejom § 7. na dozvolu, da općine i municipiji mogu raspisivati županijski, odnosno općinski namet u korist gradnje pojedine vicinalne željeznice.

Pripomoć za gradnju utvrđena je u obliku određene godišnje rente, ili gradnjama u naravi, ili kao godišnja renta, koju može koncesionar unovčiti, ili opet kao glavnica, koja se daje za gradnju željeznice jedamput zauvijek.

Kod zaključaka te vrste imale su se općine u Hrvatskoj držati ustanova autonomnog zakonskog članka XVI. od 1870. god., koji govori o uređenju općina i trgovišta, i zakona od 21. svibnja 1895. o ustrojstvu gradskih općina. Zaključke te vrste prinosima za gradnju potvrđivao je ban u sporazumu s ministrom financija.

U zamjenu za prinos dobivaju općine redovno temeljne dionice i obveznice dotičnog poduzeća,ređe prvenstvene dionice i obveznice. Obveznicama je od strane državc bio osiguran kamatnjak od 5%.

§ 11. zakona od 1880. god., koji dopušta, da se dijelovi cesta i nasipa upotrebljavaju za planum vicinalnih željeznica, nadopunjen je § 8. od 1888. god., tako da onda kad se o upotrebi puteva i nasipa ne bi složili interesenti, ima da intervenira u Mađarskoj ministar trgovine, a u Hrvatskoj isti ministar u sporazumu s banom Hrvatske.

§ 12. od 1880. god. određuje, da se prijevozne pristojbe imaju sniziti, ako godišnji čisti prihod prekoračuje 7% (nominalno) glavnice: slučaj, koji uopće nikada nije nastao niti mogao nastati, jer su svu novčanu manipulaciju vršile državne željeznice po svojoj volji, budući da su one sastavljale te račune. Općine i municipiji prinosili su za svrhe vicinalne željeznice redovno odmah 30%, koliko je na njih otpadalo od nominalne građevne glavnice. O utemeljiteljnim troškovima nije kod tog postupka bilo ni govora, a ipak su se oni uračunavali, ali pod drugim naslovima. Osim toga određeno je u § 9. 1888. god., da se i prije potpune uplate spomenutih 30% mogu izdavati prvenstvene dionice i sastaviti dioničko društvo. S obzirom na naprijed spomenute — u drugim državama za takve svrhe redovno dosta skromne — utemeljiteljne troškove, napominjem, da su na pr. u Cislajtaniji mjesta članova ravnateljstva i nadzornih odbora vicinalnih željeznica bila prema zakonu počasna i besplatna. Dakako da su si koncesionari, kao svagdje, znali namaknuti na drugi način svoje »troškove«. To su »recepti«, o kojima govorim tumaču uz uvod.

Ukinuta je naprijed spomenutim paragrafom i ustanova, da se građevna dozvola može izdati samo onda, ako je uplaćeno u korist gradnje vicinalne željeznice spomenutih 30%.

Zakon od 1880. god. bazirao se samo na garanciji, koju pružaju interesenti za ukamaćenje prioriteta; § 10. zakona od 1888. god. proširuje prava i pogodnosti vlasnika prioriteta tako, da im se obećava državna pripomoć.

Godine 1880. određeno je, da prvenstvene dionice mogu iznositi najviše dvije trećine glavnice. Ovdje moram istaknuti, da se 1880. godine nije pravila razlika između građevne i poslovne glavnice. Poslije 1880. godine bio je postupak s tim prioritetima svakojak. Bujnu špekulaciju pomažu tekući zajmovi, koje može skoro u neograničenoj mjeri sklapati željezničko društvo dozvolom ministra trgovine. Ti zajmovi imali su se doduše isplatiti u roku, za koji je izdana dozvola (90 godina), ali to je kod mnogih željeznica u Mađarskoj, koje su slabo stajale, bilo gotovo nemoguće, jer one nisu mogle namirivati ni kamate ni prioritete.

Obveznice, koje su izdavane na takve tekuće zajmove morale su imati klauzulu, da posjed njihov ne daje vlasniku tih obveznica nikakvo, ni založno ni ovršno pravo na željeznicu i njezine pripatke. Takvi su zajmovi imali po shvaćanju željezničkih financijskih stručnjaka samo onda svoju pravu svrhu, ako bi se sklapali za proširenje kojeg željezničkog uređaja, gradnju drugih (daljih) tračnica, nabavu prometnih pomagala i t. d., a ne i za izgradnju same željeznice.

Takvim »manipulacijama« opterećena željeznica već je u početku trpjela od raznih novčanih neprilika. A o izdavanju obveznica, koje bi imale služiti za pokriće naprijed spomenutih investicija (proširenja uređaja i t. d.) ne govori zakon ništa, pa je prema tome ostala prevelika ingerencija državne vlasti u željezničkom poslovanju. U vezi s time značajna je jedna aluzija, koju ističe zakon od 1888. godine s obzirom na poslovanje kod tih vicinalnih željeznica. Priznaju se tamo neizravno sve zloporabe, koje su tjerane s pretkoncesijama, ističe se na nesumnjiv način, da su one bile predmet dosta sumnjivih spekulacija. Te zloporabe bile su neizbježive, štoviše, sam je zakon svojom »slobodnom« stilizacijom podupirao u »državnom« interesu takve postupke.

Osnova novog zakona te vrste, koji je imao nadopuniti zakone od 1880. godine i 1888. godine, ali koja nije nikada postala zakon, kazivala je, da prednost kod izdavanja pretkoncesija ima interesirana županija, grad ili općina, a prije izdavanja pretkoncesije ima se saslušati mišljenje pravnih oblasti, trgovačke i obrtničke komore i poljodjelskih interesenata. Kod prijenosa koncesije na drugoga imaju se pretkoncesionaru naknaditi samo faktični izdaci i troškovi; dalje usluge, koje si je pretkoncesionar znao zaračunati u ne malim iznosima, ne mogu se ugovoriti kod tog prijenosa, niti imaju obvezatnu snagu.

Spomenuta osnova nalazi prema tome da treba računati s konsolidiranim stanjem, financijskim prilikama, koje nisu bile običajne ni 1888. godine, a još manje 1880. godine. Ipak je Pešta kraj svih u osnovi istaknutih »načela« ostala sve do sloma kod svoje »prakse« što se tiče davanja tih pretkoncesija. Ta zakonska osnova bila je tik pred slomom 1817. godine, tako »aktuelna«, da nisam mogao drugo, nego da i o njoj nešto natuknem kao o materijalu, koji je tražio neku sistematizaciju.

Konačno treba da napomenem, da u tim razmatranjima nije ni izdaleka iscrpljeno pravno i faktično stanje tih vicinalnih željeznica. Mislim ovdje dedukcije, koje su u uskoj vezi s tim odnošajima. O tom bi se dala pisati cijela knjiga, jer već samo »domaće« (hrvatsko i mađarsko) gradivo, koje je sadržano u toj zakonskoj osnovi o »željeznicama nižeg reda« pod naslovom »Az alsorendü vasútakrol szólo törvény tervezete« (Nacrt zakona o željeznicama nižeg reda) obaseže nekoliko stotina strana velike osmine.

O pojedinim vicinalnim željeznicama, i to o njihovim građevnim i poslovnim udaljenostima dolazi na koncu naročit pregled.

Što se tiče unosnosti tih vicinalnih željeznica i njihove uloge u pogledu narodno-gospodarstvenom, financijskom i kulturnom, o tom ima više verzija. Neke od tih verzija ističu pozitivne momente i rezultate kao posljedicu djelatnosti te vrste. Drugi stručnjaci misle, da su to sasvim pasivna poduzeća, neki balast za državne financije. U tom smislu govori i izvještaj ugarske vlade od 1911. godine. Na str. 47. kaže taj izvještaj: »S obzirom na to, da na posao vicinalnih željeznica državne željeznice trajno nadoplaćuju, vrše se proučavanja šireg opsega, kojima je svrha da preinače ugovore s tim vicinalnim željeznicama s obzirom na vođenje posla (traffic).« Ta izjava slična je na vlas onoj »maksimi« o »uzdržavanoj Hrvatskoj«, koju su Mađari u svoje vrijeme toliko isticali.

Međutim je taj izvještaj pun protivrječja. Tako toj »pasivnosti« stoji nasuprot navod na str. 242. spomenutog izvještaja, koji iznosi podatke o unosnosti i o čistim prihodima. Ti prihodi iznose na primjer 1911. g. na zagorskoj željeznici 473.000 kruna, na prvoj jugozapadnoj krajiškoj vicinalnoj željeznici (Caprag—Vrginmost—Karlovac) 294.000 kruna, na pruzi Križevci—Bjelovar—Virovitica—Barč 422.000 kruna, na lonjskopoljskoj željeznici 368.000 kruna (tiszta fölösleg — čisti suvišak), na pruzi Varaždin—Golubovec 46.000 kruna, na pruzi Vinkovci—Brčko 203.000 kruna.

Ti navodi o pasivnosti u najviše su slučajeva, a pogotovu što se tiče vicinalnih željeznica u Hrvatskoj, pusta naklapanja. Kod tih željeznica mora se osim toga uvijek uzeti u obzir i neizravna korist, koju ima državna željeznica od tih poduzeća, a to su tereti, koji prelaze na njezine pruge — pošiljke, koje dolaze s drugih pruga, a adresirane su na vicinalne željeznice, kao tranzitna roba i t. d.

Podaci, koje su sami Mađari objelodanjivali o svojim poduzećima, odnosno poslovni rezultati, koje su servirali ovdašnjim svojim lakajima, bili su uvijek sasvim nepouzdani. To sam dokazao za podatke, koji su o putničkom saobraćaju priopćeni s mađarske strane gradskom poglavarstvu u Zagrebu. Na temelju tih iskrivljenih brojeva izrađene su i tehničke dedukcije, sadržane u odnosnom »Programu« o regulaciji Zagreba. Mislim ovdje »Natječaj za izradu generalne osnove za uređenje i proširenje Zagreba«.

Kako su se mogli gradski tehničari zadovoljavati takvim efemernim iskazima, ostalo mi je zagonetkom.

Trudio sam se mnogo da utvrdim, kakav je bio osobni, a kakav robni promet na vicinalnim željeznicama u Hrvatskoj. Ali osim nekih »privremenih« iskaza u »Vasúti és közlekedési Közlöny« (»Željeznički i prometni vijesnik«), koji su sasvim nepouzdani, badava sam tražio solidne podatke o tome. Ipak sam uspio utvrditi privatnim putem neke od tih dimenzija, koje navodim kod svake od tih željeznica, i to za 1901. i 1903. godinu.

2. PAUŠALIZIRANA ZAGORSKA LOKALNA ŽELJEZNICA[15]

Taj naslov dolazi od toga, što je kod otvorenja pogona te željeznice unaprijed ugovoreno između peštanske željezničke uprave i ravnateljstva zagorske željeznice, koliko će državne željeznice bez obzira na eventualne prihode te željeznice plaćati na godinu za pokriće kamatne službe temeljnih dionica i prioriteta. Utvrđena je jedna paušalna svota, koja će se unaprijed plaćati — jedna nepromjenljiva pristojba — kao kod provozarinskog poreza, kojom su imale biti bez obzira na poslovne rezultate namirene sve tražbine društva prema državnim željeznicama. Već je sam taj postupak, koji računa s nekakvim stabilnim saobraćajem, neka Prokrustova postelja. Ne odgovara taj postupak ni trgovačkim uzancama, a još manje se slaže s državnim prestigeom, jer se računa na neupućenost, primitivnost drugog kompaciscenta. Takav lihvarski postupak jedva se slaže s ugledom države. Ta je pristojba iznosila 240.000 forinti (480.000 kruna) na godinu.

Zagorska željeznica, kako se kratko naziva ta pruga, obuhvaća uz prugu, koju je izgradila Povlaštena južna željeznica od Zagreba do Zaprešića, još i prugu Zaprešić—Čakovec i prugu od Zaboka do Krapine. Pruga od Zagreba do Zaprešića bila je peage pruga. Ta željeznica je prva pruga, koja je izgrađena u Hrvatskoj na temelju zak. čl. XXXI. od 1880. godine, a koncesija je izdana po zak. čl. IV. od 1884. g.

Iz »historije« te željeznice sačuvale su se brojne, ne sasvim bezazlene »dogodovštine«, koje najbolje karakteriziraju zaostalost, bolje konzervativnost naših slojeva što se tiče prometa, dok neki te osobine reduciraju na pomanjkanje šireg pogleda na svijet i njegove prilike, drugi vide u tome znak blagostanja, koje čini suvišnim napore za nekom daljom udobnošću i poboljšanjem stanja.

I uistinu, Zagorje samo, a pogotovo njegova »metropola« Varaždin, bila je sve donedavno pravi prototip nekih talijanskih gradića za grčke ere, a i kasnije trakijske Abdere, gdje se živjelo u izobilju i malo marilo za tekovine novijih iznalazaka, među koje su se brojile u polovici XIX. stoljeća i željeznice. Tako se desilo šezdesetih godina za bivšeg apsolutizma u bivšoj Austro-Ugarskoj monarhiji, da je Varaždin, taj centrum šljivara, svojom voljom ostao bez željezničkog spoja sa ostalim svijetom.

Već 1859. g. projektirana pruga Kanizsa—Pragersko kao pruga »orijentalnih« željeznica, imala je presijecati Varaždin, i nije nedosta-

[15] Vidi prilog 2.

jalo utjecajnih osoba, a ni špekulanata, koji su se zauzimali, da taj grad, koji je ipak s obzirom na trgovinu i obrt nešto »brojio«, dovedu u vezu s evropskom željezničkom mrežom. Paralela između Čakovca i Varaždina govorila je bezuvjetno u prilog trase preko Varaždina na pruzi od Mađarske do Pragerskog preko Varaždina. Terenskih teškoća na pruzi kroz Varaždin bilo je malo. K tomu je trebalo izgraditi samo jedan most preko tog sektora, dok su sada u upotrebi dva. Štoviše, izgradnjom mosta kod Zakánya preko Drave postao bi suvišan drnjanski drveni traljavi most, kojim se kuburilo dvadeset i četiri godine, od 1870. do 1894. g. Razlika na udaljenosti nije bila gotovo nikakva, a utjecaj Mađara, a naročito grofa Festetića, posjednika velikih latifundija u Međimurju, bio je tada minimalan za apsolutističke ere. Izdanci Maceljske gore (Kolosa!) nisu bili nikakva zapreka. Ipak su varaždinski »purgari« bili dostojni preteče zagrebačkih gradskih otaca. Prvi nisu dali »bantuvati« svoja polja i livade, drugima je kolodvor bio predaleko od grada.

Klauzula, kojom se opravdavalo spomenuto »paušalovanje«, imala je političku pozadinu, pri kojoj su bili interesirani i u uvodu spomenuti elementi, koje je trebalo »osigurati« poput one mađarske »gentry« — miljenika grofa Tisze.

Špekulacija tom željeznicom počela je već 1882. godine, a prema izvještaju ministra Daniela od 1897. godine, str. 793., iznosio je prosječni tečaj prioriteta te željeznice 57,2 od nominale, dok je on inače iznosio kod drugih vicinalnih željeznica 70, pače i 100 (Nagy Kikinda—Nagybecskerek (Zrenjanin).

Otvorenje te željeznice u rujnu 1886. g. proslavljeno je svečano pod »starim krovovima« zagorskih šljivara, pa su tom prilikom u tim kurijama, a u ime »utemeljiteljnih troškova« valjda posljednji put praskale šampanjske boce ...

Sam saobraćaj ograničio se kod otvorenja, a i prvih godina uopće, na dva mješovita vlaka, koji su »patrijarhalnom brzinom« od prosječnih 20 km na sat kretali u oba smjera. Kondukteri bili su stalni, svaki dan dva stara pratioca vlaka, od kojih je jedan Švabo — tek natucao hrvatski. S godinama počeli su uz prošireni osobni saobraćaj ići tom prugom i redovni teretni vlakovi. Godine 1914. imamo uz cijelu prugu svaki dan već tri izravna vlaka iz Zagreba prema Čakovcu. To su bila dva osobna vlaka (6801 i 6803), a vlak broj 6811 bio je mješoviti vlak. U protivnom smjeru išli su vlakovi br. 6802, 6804 i 6812. Između Zagreba i Krapine išla su osim spomenutih još dva osobna vlaka, i to broj 6805/7102, 6806/7101, i dva mješovita vlaka br. 6813/7112 i 7111/6814. Išao je zatim svaki dan u oba smjera po jedan terenski vlak. Pogonsku službu vršile su lake tender-lokomotive sa tri vezana kotača (35 tona teške). Na gorskom dijelu pruge od Budinščine do Varaždinskih Toplica (Turčin), gdje je uspon iznosio 17‰, išao je vlak brzinom od jedva 15 km na sat.

S vremenom razvila se uz prugu neka skromna industrija (Bedekovčina, Oroslavlje i t. d.) uz ugljenike (Konjšćina, Krapina i t. d.). Izvoz

drvenih proizvoda jenjava već od 1903. g., dok je izvoz rogate stoke znatno porastao, ali raste i uvoz kukuruza (1901. g. 4949, a 1903. g. 6388 tona). Izvoz voća pokazuje tendenciju fluktuiranja, vjerojatno zbog nesistematskog postupka kod sakupljanja »etivaže« i otpreme.

Građevna glavnica zagorske željeznice iznosila je (vidi »Željeznički i prometni vijesnik« br. 51 od 1908. godine) K 9,200.000, a prometni suvišak, t. j. pretičak iz posla (traffic) iznosio je 1906. g. K 459.449.— Tim iznosom ukamaćene su prvenstveno dionice sa 6,49%, odnosno efektivno sa 10—12%. Uistinu je isplaćena iste godine (1906.) prvenstvenim dionicama dividenda od 5% (efektivno 8—9%), a K 1,55 dobile su temeljne dionice vlasnika zemljišta, na kome je željeznica građena.

Koliko sam međutim obaviješten, ne odgovaraju mnogi od tih podataka pravom stanju stvari. Mađarski su pravnici kazali, da vicinalne željeznice ne nose ništa. Prema tome bi bio iskaz, koji govori o čistom prihodu vicinalnih željeznica (vidi izvješće ug. ministra predsjednika od 1906. godine, str. 229.), prosti falsifikat. Prema primljenoj informaciji bio je na pr. čisti prihod na zagorskoj željeznici K 933.932.41 upravni troškovi iznose K 684.835.44. Preostaje prema tome čisti prihod od K 249.096.97. Ako sada spomenuti iznos želimo nadopuniti do K 480.000, onda bi trebalo da državne željeznice dodaju još K 230.909.03, da bi se mogla isplatiti paušalna svota od K 480.000 dioničarima.

Kako iz tog manjka, koji se analogno spomenutim rezultatima svake godine ponavlja, postaje najednoć višak, to je tajna mađarskih željezničkih »financijaša«.

Ako prema naprijed spomenutim brojevima isporedimo druge podatke o dohotku 1903. g., odnosno čisti prihod od te godine prema »izvještaju ug. ministra predsjednika« za 1903. g. (vidi: »Jelentés« i t. d., str. 243), gdje je čisti suvišak zagorske željeznice iskazan sa K 468.000, onda je država »poklonila« zagorskoj željeznici samo svoticu od K 32.000. Prema jednom »računu« nadoplaćeno je dakle za zagorsku željeznicu K 233.909.03, a prema drugom samo K 32.000. Samo se po sebi razumije, da takve »poslove« ne pravi ni jedan trgovac, a još manje su ga pravile državne željeznice, odnosno Mađari u Hrvatskoj, odakle su stalno odvlačili, a ne da bi doplaćivali.

Bolji poznavaoci tih »računa« uvjeravali su me, da ni stariji računarski činovnici ne mogu kontrolirati tu metamorfozu deficita u suficit. Jedna verzija službenih stručnjaka te vrste tvrdi, da kod te »transformacije« igra glavnu ulogu neizravni prihod tih željeznica, t. j. onaj dio podvoza, na kojem participiraju državne željeznice kod podvoza tovara, koji dolaze na njezine pruge s vicinalnih željeznica ili prelaze — transzitiraju — preko vicinalnih željeznica. Prema nazoru tih stručnjaka otpali bi državnim željeznicama ti tovari uopće, da nije bilo vicinalne željeznice. Većinom se radi o gromadnim artiklima (drvo, ugljen, — kameni i drveni —, opeke i .t. d.), pa državne željeznice odstupaju vicinalnima dio prihoda od toga, jer je on polučen na vlastitim prugama samo djelomično. Drugi ističu, da taj višak uzrokuje dione stavke,

koje otpadaju na vicinalne pruge, kod prijevoza tranzitne robe preko njih. Znam međutim pozitivno, da velika većina vicinalnih pruga ne prevozi nikakvu tranzitnu robu. Te vicinalne pruge su osobito u Mađarskoj brojne »obiteljske« željeznice, a ima dosta i »vrećastih«, t. j. bez prijelaza (priključka s obje strane) na drugu prugu.

Sa stručnog stajališta trudili su se neki dokazati, da prihodi pojedinih vicinalnih željeznica, već s obzirom na velike izdatke kod izvanjske službe — egzekutive — ne mogu odbacivati nikakav suvišak.

Prema mojem skromnom mišljenju bio bi tom »deficitu« kriv i na unosnijim prugama skup upravni aparat, odnosno prebacivanje tih troškova na vicinalne željeznice. To se odnosi poglavito na unutrašnju službu kod samih državnih željeznica, a i na naročit način obračunavanja kod pojedinih poslovnih grana, kojemu se ne može dokazati tako lako ni neopravdanost, niti zatajiti tačnost pod svim uvjetima.

Stanje je u glavnom ovako:

Državne željeznice zaračunavaju upravne (režijske) troškove pogona vicinalnim željeznicama tako, da repartiraju troškove svoga skupog upravnog aparata u neproporcioniranim iznosima na vicinalne željeznice bez obzira na to, da li uprava tih željeznica uistinu toliko stoji.

Vicinalne željeznice, koje su prema zakonu obvezane, da svoju upravu moraju prepustiti državnim željeznicama, ne mogu po mađarskim argumentacijama tražiti, da se za njih ustroji naročiti upravni forum, kao što je to bilo u Austriji sve do 1918. godine. U Pešti su se trajno ispričavali, da to ne dopušta jedinstvo posla (traffic). Sve to bijahu izmišljeni argumenti, koji nisu imali nikakve stvarne podloge. Toliko je sigurno, da je služba na stanicama kod tih vicinalnih željeznica bila uređena sasvim primitivno bez noćnog saobraćaja. A pružna služba nije tražila nikakve izmjene personala, jer se promet vršio pretežno u danjim satima. Slična je jednostavnost bila i kod signalne i doglasne službe.

Dioničari, osobito vlasnici prvenstvenih dionica-prioriteta, koji su te papire jeftino kupili, zadovoljavali su se onim, što su dobivali u ime kamata. Po najnovijoj praksi bila je učinjena ravnateljstvima neka »koncesija«. Članovi ravnateljstva smjeli su u financijskom odsjeku u Pešti pregledati neke, valjda in usum delphini, sastavljene iskaze, podatke o prometu na svojim prugama.

O kakvom gubitku na zagorskoj željeznici moglo se jedva govoriti. Ta je pruga služila više godina kao prijelazna — tranzitna— za pošiljke sa sjevernih mađarskih pruga vicinalnih i državnih, i to uglavnom za pošiljke upućene na Rijeku i druga odredišta.

Neznatna brzina vlakova — prosječno oko 20 km na sat — dopuštala je u pogonskoj službi upotrebu lošeg ugljena — lignita — s najviše 2.500 kalorija, potrošak maziva kod jednostavnih lokomotiva nije tako velik kao na glavnim prugama. Isto vrijedi i za trošenje pragova, a i samih tračnica, koje su u početku i još mnogo godina bile tek 23 kg teške po metru dužine.

Osim naprijed navedenih brojeva nemamo o prometu s robom nikakvih podataka, jer su se pravi rezultati skrivali kao neka vrsta državne tajne, koja ne smije biti pristupačna svakom oku.

Naprijed spomenuti izvještaj ministra predsjednika govori samo o broju putnika, koji su upotrebili željeznicu, i o količini otpremljenih tona robe na prugama; broj, koji je više nego sumnjive kvalitete.

»Željeznički i prometni vjesnik«, koji je izlazio u Pešti, donosio je doduše o svim željeznicama svaki mjesec neke »privremene« iskaze o poslovnim rezultatima, koji su bili bez svake vrijednosti. Ti su iskazi slični bilansama raznih dioničkih društava, koji donose samo konačne rezultate, te ih ne može nitko čitati.

Uopće, svi iskazi, koji su označeni kao »privremeni«, nemaju ni po nazorima poznatih statističara ni u jednom predmetu kakvu aktualnu važnost. Taj izraz služi samo kao štit, da se njime unaprijed odbije od sastavljača svaka odgovornost. Ti »iskazi« sastavljaju se, kako kaže »stručni« naziv za sastavke te vrste, iz — trbuha. Za opravdanje takvih postupaka, koji u tom slučaju imaju neku nesolidnu tendenciju, moram priznati, da više puta ni uz najbolju volju nije moguće potpuno zadovoljiti zahtjeve, koji su skopčani sa sastavom takvih iskaza u kratkom vremenu. Tome je na putu ne samo površnost, lakoumnost i nehaj sastavljača, nego mnogo puta i apsolutna nemogućnost, da se u kratkom roku ispuni postavljena zadaća. A kad je to namjera, onda je stvar još očitija.

U tom slučaju radi se samo o nastojanju, da se zamažu oči općinstvu, koje nije upućeno.

Trudio sam se, da u nekoliko godišta tog vjesnika nađem bilo kakve podatke o zagorskoj željeznici, ali nisam uspio. U 1905., 1906., 1907., 1908. i 1909. godini nema nikakvih tragova ni o »privremenim« primicima zagorske željeznice, a kamo li o stalnima, definitivnima. No zato tamo ima podataka o zagrebačkoj konjskoj, kasnije električnoj uličnoj željeznici, ali se ti podaci nisu dali domaćoj štampi da ih objavi. Nije zaboravljena ni zagrebačka uspinjača, svega 66 metara duga.

Za povišenje uporabljivosti zagorske željeznice, t. j. da ona bude sposobna nositi teže terete — vagone većih dimenzija — nije učinjeno u toku decenija, usprkos velikoj frekvenciji, skoro sasvim ništa. Još 1909. godine, dakle iza 24 godine opstanka, ukupna težina kola (pritisak osovina na tračnice) nije se mijenjala, odnosno nije prekoračila iznos od 12 tona (12.000 kg). Štaviše, na pruzi Zabok—Krapina iznosi još 1926. godine, 9 tona. Tako nisko tovarenje priječi ne samo potpuno iskorišćivanje kola do njihove nosivosti, nego škodi i rentabilnosti pruge, djeluje ubitačno na industrijska poduzeća, koja leže uz cijelu prugu. Od 110 vicinalnih pruga, koje su prije 1918. godine ležale na teritoriju Hrvatske i Mađarske, samo gradska željeznica Mezötur—Turkeve, duga 15 km, i Ujszás—Jászapáti, duga 32 km, imaju u kritično doba tako nisku tovarnu težinu. Ali dok je kod zagorske željeznice stajala izgradnja jednog kilometra pruge K 79.824.—, iznosi ta svota kod pruge Mezötur-Turkeve K 26.316.—, a kod druge K 41.670.— Građevna glavnica prve vicinalne željeznice iznosila je K 350.000, kod

druge K 1,144.816.— Prema tome morale su se svote za izgradnju zagorske željeznice upotrebljavati i u kojekakve druge svrhe. Gorski odsjek pruge od Konjščine do Turčina nije mogao nikako apsorbirati tolike iznose. Naprijed spomenuti manjak na nosivosti dao bi se kako tako opravdati, kada bi se to ograničenje odnosilo samo na gorski dio pruge, t. j. na spomenuti dio od Konjščine do Turčina, gdje je uspon 17‰, ali se to ograničeno tovarenje proteže i na onaj dio pruge, koji leži sasvim u ravnici.

O rezultatima poslovanja, odnosno o otpremi razne robe na vicinalnim željeznicama, kojima je upravljala peštanska direkcija, pošlo mi je kraj svih zapreka za rukom, da iz raznih publikacija službene naravi, voznih listova, staničnih iskaza i drugih pretežno povjerljivih dokumenata ipak saberem nešto o prometu, odnosno o otpremljenim artiklima na nekim vicinalnim željeznicama u Hrvatskoj, i to za 1901. i 1903. g.; te podatke navodim u prilogu ovom djelu, kao prilog br. 2.

O osobnom saobraćaju, koji je od otvorenja same pruge već dosta jak, kao i sam robni promet, ne donosi izvještaj ministra predsjednika od 1911. g. nikakve, dakle ni izmišljene podatke. Na str. 242. iskazani su pod br. I. podaci o privatnim željeznicama, koje se upravljaju na račun državnih željeznica. Među njima figurira kao najdulja zagorska željeznica sa 128,8 km. Što se tiče broja putnika i kilometara, koje su one prevalile, kao i što se tiče količine otpremljene robe u tonama, odnosno tona-kilometrima, napominje »Bilješka 2«, da su ti podaci sadržani u skupnim podacima s ostalim prugama državnih željeznica. Ipak donosi jedan izvještaj ministra trgovine 1896. g. i 1897. g. podatke o tom prometu. Na str. 630. izvještaja spomenutog ministra iskazan je broj putnika 1896. godine sa 412.896, 1897. godine sa 514.844. Tek jedna vicinalna željeznica (Dunántuli h. e. v. — prekodunavska vicinalna željeznica) od 94 njih (osim željeznica A razreda) ima kraj kilometričke duljine od 339,3 km 1896. godine samo 887.430, a 1897. svega 992.111 putnika. Kod robnog prometa uvukla se u te ministrove »iskaze« »mala greška«. Rubrika, u koju su imali vjerojatno doći brojevi zagorske željeznice, iskazuje rezultate saobraćaja na pruzi Banreve—Ozd dugoj 12,52 km s ukupno prevezenih 400.635 tona 1896. g., odnosno 401.092 tone 1897. g. I u tom pravcu opaža se veliki prosperitet zagorske željeznice. Tek kod naprijed spomenute pruge od 339,3 km (sa 408.061 i 431.897 tona) i pruge Budapest—Esztergon Füzütö pokazuju se viši rezultati (1896. g. 435.006, a 1897. g. 442.564 tone kod ukupno prevezenih tona, i to kod brzovozne i denčane (komadne) robe, kao i kod kolnih tovara). Iz tih brojeva može se razabrati, da je zagorska željeznica bila u cijelo vrijeme mađarskog »imperija« jedna od najunosnijih, pače najunosnija od svih vicinalnih željeznica i da je bila već prije 50 godina lukrativno poduzeće peštanskih gromovnika, što su oni sistematski krili od Hrvata i njih sistematski prikraćivali.

Iz svega, što je navedeno, može se skoro matematičkom točnošću utvrditi, da su računi peštanske »gg«, barem što se tiče zagorske željeznice, bili prosti falsifikati.

I. Vicinalne željeznice A) razreda

1. SLAVONSKE VICINALNE ŽELJEZNICE

Dozvolu za ovu željeznicu, koja je kao željeznica A razreda uživala s obzirom na tarife i upravu naročiti privilegij, izdao je 25. prosinca 1892. godine ministar trgovine pod br. 88.051. na temelju zakona o vicinalnim željeznicama. Ozakonjena je ta isprava zak. čl. XXVII. od 1888. godine (Zbornik br. 55. — ug. Zbornik br. 17.).

Dio pruge od Osijeka do Našica otvoren je 22. prosinca 1893. godine, a ostalo 3. prosinca 1894. godine. Kod te i još kod drugih nekih vicinalnih željeznica u Hrvatskoj činili su Hrvati znatan dio ravnateljstva, a ipak se sve poslovanje društva vršilo potpuno na mađarskom jeziku, a strankama se gdješto dostavljalo po koji hrvatski sastavljen dopis.

Građevna glavnica tih željeznica iznosila je K 11,000.000; prvenstvenih dionica izdano je za K 7,041.400. Nominalna glavnica je K 13,813.000. Godine 1906. iznosi čisti suvišak kod posla K 466.454. Prvenstvene dionice dobile su dividendu od 4,6%.

Izgradnja pruge vršila se šablonski, kao i kod ostalih pruga te vrste.

Za regulaciju osobnog i robnog saobraćaja izdavala je ta željeznica skupa s ostalim vicinalnim željeznicama u jednom svesku redovne i posebne tarife, koje su za pojedine artikle sadržavale i periodičke povlastice u godišnjim iskazima o toj vrsti tarifnih stavova.

Rezultati robe prevezene u 1901. i 1903. godini sadržani u priloženim iskazima, pokazuju znatne količine otpremljenog drvnog materijala u iznosu, koji u kritično doba varira između 200.000—300.000 tona, t. j. 20.000—25.000 kola po 10 tona.

2. VICINALNA ŽELJEZNICA NAŠICE — HRVATSKA GRANICA (B. SZT. LÖRINCZ)

Dozvolu za tu željeznicu izdao je 21. srpnja 1894. ministar trgovine u Pešti pod br. 51.994. Ta je pruga iza 1918. godine napuštena, t. j. nema spoja s Mađarskom, odnosno ne ide do stanice Baranya Szt. Lörincz.

Pruga je otvorena 23. XII. 1895., a ukupna poslovna duljina iznosila je 95 km (građevna 93,9 km.). Investirana glavnica iznosila je 10,199.000 kruna. Primici su bili: iz posla K 817.000, a iz drugih vrela K 15.000. Čisti suvišak bio je K 417.000.

Sve do 1914. godine bio je osobni i robni promet prilično opsežan. Uzduž cijele pruge išla su dva osobna vlaka (5101/2). Od Slatine do Našica vlak br. 5104. Osim toga su cijelom prugom išla tri mješovita vlaka (5111, 5112 i 5114) i tri teretna vlaka s osobnim prometom (5164, 5165 i 5167). Za otpremu komadne (denčane) robe služio je manipulativni vlak, po jedan u svakom smjeru (5161 i 5162).

Kod otvorenja pruge došlo je do jednog »državnopravnog« incidenta. Vlak, koji je prenosio inventar za stanice, donio je i na stanicu Mikleuš samo mađarske oznake, t. j. ime stanice označeno samo s »*Miklos*«. Tomu je prigovorio kotarski predstojnik, pa se njegov prigovor, premda je naišao na opoziciju u mađarskom »taboru«, ipak uzeo u obzir. A stanica »*Našice*« ostala je i unatoč tada (1914. g. — tik pred debacleom) provedenoj promjeni staničnih imena u Hrvatskoj ipak i dalje samo »*Nasic*«.

II. Ostale vicinalne željeznice

1. VARAŽDIN—GOLUBOVEC

Gradnja te pruge dozvoljena je 7. svibnja 1886. g. pod br. 19.779. Do Lepoglave otvorena je pruga 1. srpnja 1890., a do Golubovca 5. listopada 1890.

Godine 1906. iznosila je nominalna glavnica K 3,580.000, a faktična građevna glavnica K 2,600.000. Prvenstvenih dionica izdano je za 400.000.—, k tomu još za K 1,908.000.—, ukupno za K 2,308.000.— Čisti suvišak iznosio je 1906. godine K 52.746.— Dividende prvenstvenih dionica nosile su 5,5%.

Ta je pruga dobila u početku veću važnost zbog toga, što su nađene žile antracita, koje su međutim istini za volju, bile dosta slabe. Ugljen je imao oko 7.000 kalorija. Prema priloženom iskazu otpremljeno je tog ugljena 1901. godine ukupno 58.292, a 1903. 57.077 tona. Potanje podatke o eskploataciji, kao i o odredištima, kamo su išle te pošiljke, nisam uspio pribaviti. Izuzetak su transporti za Osijek i Segedin, o kojima je već prije bilo govora.

2. BJELOVAR—KRIŽEVCI, VIROVITICA

Ovaj se odjeljak tiče zapravo dviju, odnosno više pruga, odnosno vicinalnih željeznica. To su najprije pruge Bjelovar—Križevci i Bjelovar—Virovitica s priključcima. Prva pruga Križevci—Bjelovar otvorena je 2. rujna 1890., kod druge pruge je prvi dio 11. XI. 1899. otvoren do Mišulinovca u duljini od 10.293 km.

Dio pruge Mišulinovac—Katalena otvoren je 4. svibnja 1900. i to pošto je dovršen prorov (tunel) kod Katalene. Ostatak željeznice Bjelovar—Virovitica u duljini od 48,2 km otvoren je 2. siječnja 1900. Ukupna poslovna duljina pruge iznosi od Bjelovara do Virovitice 58,293 km.

Za prugu iste vicinalne željeznice Bjelovar—Garešnica, dugu 54,5 km i prugu Pavlovac—Dražica—Grubišno Polje, dugu 14,9 km (obje otvorene 11. studenoga 1912.) kao i za prugu Kloštar—Koprivnica 35,1 km (otvorenu 9. studenoga 1912.) nije mi pošlo za rukom sabrati iznose o građevnoj i nominalnoj glavnici utrošenoj za gradnju.

Dozvola za prugu Križevci—Bjelovar izdana je 12. IV. 1893. pod br. 26.195, a za prugu Bjelovar—Virovitica 20. VI. 1899. pod br. 35.209.

Naredbom Ministra trgovine od 14. listopada 1904. izdan je priključak spomenutim dozvolama pod br. 67.035. Tim priključkom naređuje se napuštanje industrijske pruge, i to sa stanice Bjelovar na paromlin u istom mjestu. Trošak je određen sa K 121.800.—. Kod tog posla ima se uračunati materijal napuštene pruge na Eduardov rov sa K 16.900.—. Ostatak u iznosu od K 32.100.— ima se posebno obračunati. Ovdje je govor o napuštanju ugljenika mrkog ugljena, vrlo slabe vrste lignita, od jedva 1.500 do 2.000 kalorija, koji se nije nikako isplaćivao.

Nominalna glavnica vicinalnih željeznica iznosi do 1911. god. K 11,165.000.—. Čisti suvišak iznosi 1906. god. K 350.140.—. Kamati prvenstvenih dionica nosili su iste godine 5,25%.

Godine 1901. prevezeno je preko 1.000 vagona drvene robe i oko 1.200 vagona mrkog ugljena, t. j. lignita. Godine 1903. porastao je znatnije saobraćaj drvenim materijalom, i to na 2.400 kola, a promet mrkog ugljena na 2.500 vagona.

Za karakteristiku, kako se registriraju kod nas činjenice o željeznicama u Hrvatskoj, spominjem, da jedan historičar prugu Karlovac—Bubnjarci označuje kao prugu gradjenu na državni trošak, dok je nju gradilo dioničko društvo I. krajiške jugozapadne vicinalne željeznice. Podatak o tom nalazi se na str. 2. i 4. izdanja službene »Statistike jugoslavenskih željeznica« od 1932. g. Dalje spominje isti pisac i ovo: »Naprijed bude izgrađena 20 (dvadeset) kilometar duga pruga Križevci—Bjelovar«. Ta pruga ima prema službenom kazalu od 1902. g. građevnu duljinu od 32,276 km, a poslovnu duljinu od 32.388 km.

3. PAROVOZNA GÖZMOZDONY LONJSKOPOLJSKA ŽELJEZNICA

Na ovu prugu nije se mogao primijeniti izraz »vicinalna« željeznica poglavito zbog toga, što je konkurencija pruzi Novska—Sisak—Zagreb, dužoj od pruge Novska—Dugoselo—Zagreb za 12,5 km. Na toj pruzi saobraćaju već od početka noćni vlakovi. Odlučeno je, da se odmah kod gradnje stvori od te pruge tranzitna pruga za prijelazni saobraćaj na štetu povl. južne željeznice. Tendencija je bila »ograničiti djelovanje povl. južne željeznice na prugu Zagreb—Harmica«, t. j. do hrvatske granice, i na prugu Barč—Pakrac.

Što se tiče dozvole za tu željeznicu odnosno dana, kada je izdana, nisam načisto. Toldy, mađarski željeznički stručnjak, kaže u svojem »Kilometermutato« (Kilometričko kazalo) na str. 27., da je ta isprava izdana 27. ožujka 1896. pod br. 2.677. J. Tominac, činovnik ministarstva u Pešti, u svojem djelu »A m. Szt. Korona i t. d.« na str. 31. navodi

datum 5. lipnja 1896. kao dan izdavanja, a ima i drugi broj (38.496). Poziva se (Tominac) i na zak. čl. XVI. od 1896. g. Prema hrvatskom zborniku ispravan je samo broj zakonskog članka.

Koncesionar grof Berchtold, koji je u okolini te pruge imao neki posjed, dobio je za gradnju pruge izvanrednu državnu pripomoć u iznosu od 1 milijuna kruna. Među članovima ravnateljstva spominju se mnogi političari iz Hrvatske i viši državni činovnici.

Nominalna građevna glavnica iznosila je K 9,940.000.—, faktična K 8,400.000.—; prvenstvenih dionica izdano je za K 7,000.000.—. Čisti suvišak iznosio je 1906. g. K 211.289.—, a prvenstvene dionice dobile su 2,9%.

Posao na toj pruzi stalno se razvijao. Velika je važnost te pruge u tom, što je za 12,5 km kraća od trase preko Siska. Ali da bi pruga bila sposobna za saobraćaj brzih vlakova i tranzitni saobraćaj, valjalo je istu, štono riječ, ponovo izgraditi, naime pošljunčiti, odnosno pojačati donji i gornji stroj na cijeloj duljini.

Prugu od 84,3 km prevaljuju sada brzi vlakovi iza uspostave dvostrukih tračnica od Novske do Slav. Broda u razmaku od 1 sata i 35 minuta do 1 sata 40 minuta. Taj razmak će se s vremenom još više skratiti.

Godine 1914. iznosilo je vozno vrijeme brzog vlaka, koji je tada išao iz Zagreba do Beograda, i to vlaka broj 5803/4 prugom preko Siska, 8 sati i 49 minuta, odnosno 8 sati i 43 minute; sadašnji vlakovi br. 1, 2, 3 i 4 prevaljuju taj put preko Dugog Sela za 8 sati i 25 do 8 sati i 30 minuta.

Otpremljeno je tom prugom 1901. g. oko 4.800 vagona drvene robe, a drvenog ugljena oko 500 vagona. Godine 1903. otpremljeno je oko 3.500 vagona drvene robe, a izvoz drvenog ugljena pao je na 350 kola.

4. PRVA JUGOZAPADNA KRAJIŠKA VICINALNA ŽELJEZNICA

Vicinalna pruga od Capraga—stanice drž. željeznica do Karlovca, kojoj je ukupna poslovna udaljenost 102.2 km, otvorena je 26. kolovoza 1903. do Vrginmosta, a ostali dio do Karlovca tri godine iza toga, na isti dan (1906.). Dozvola izdana je 15. svibnja 1902. pod br. 33.132 (Želj. i prom. vjesnik br. 124 ex 1906.) na prugu Caprag—Vrginmost. Na temelju zak. čl. XV. od 1906. g. izdan je spomenutoj dozvoli 19. IX. 1906. dodatak, kojim se dopušta izgradnja pruge sve do Karlovca.

Nominalna građevna glavnica za cijelu prugu iznosila je K 12,678.000, građevna glavnica u smislu koncesije K 5,974.400.— i K 4,740.000.— (posljednja nakon priključka od 19. IX. 1906.), ukupno K 10,714.000.—. Prvenstvenih dionica izdano je K 8,928.200.—. Ukupna investirana glavnica iznosila je prema izvještaju za 1911. g. K 12,678.000.—. Ukamaćenje prvenstvenih dionica iznosilo je 2,9%.

§ 10. koncesije govori o izvedbi drugih tračnica, ako bruto-prihod bude po kilometru iznosio više od K 28.000. Takva klauzula je rijetka kod vicinalnih željeznica, i nije predviđena zak. čl. XXXI. od 1880. g. Kada će nastati ta eventualnost, mogla je ustvrditi samo državna željeznica, koja je upravljala tim željeznicama bez svake kontrole. Ta klauzula bijaše samo neki bauk južnoj željeznici, da kod eventualnog prekupa što jeftinije odstupi državi prugu Zagreb—Sisak. Sličan recept upotrebljen je u zak. čl. XXVI. od 1877. g. kada je bila određena »izgradnja pruge od Siska do koje stanice riječko-karlovačke željeznice« (točka b). Izgradnjom naročite stanice, i to čvorne u Capragu, postala je situacija za drž. željeznice povoljnija, i bila je sasvim suvišna grožnja drugim tračnicama na pruzi Caprag—Karlovac, koje se i onako ne bi nikada rentirale.

Dioničko društvo te željeznice posjedovalo je niz pretkoncesija za razne pruge u Hrvatskoj, od kojih je bila najvažnija pretkoncesija za izgradnju pruge Karlovac—hrvatska granica kod Metlike. Ta pruga je po ugovoru između Cislajtanije i Translajtanije od 8. rujna 1907. imala biti izgrađena na državni trošak. Taj ugovor uzakonjen je u Cislajtaniji tako, da se gradnja pruge Karlovac—Novo Mesto imala izgraditi po zakonu od 30. prosinca 1907. (R. G. B. br. 28). Dopuštena je za to inače za sasvim druge izdatke zaračunana građevna glavnica od 18 milijuna kruna. Kod nas je proglašeno izvođenje pruge Karlovac—Bubnjarci zak. čl. LIV. od 1907. g. naredbom Ministarstva trgovine br. 6.125.

Dobri poznavaoci željezničke građevne tehnike pratili su te planove s dosta skepse. Trasa proračunana s austrijske strane iznosila je 56 km kod zračne udaljenosti od jedva 24 km a predviđen je uspon samo od 25‰. Troškovi kod te pruge, koja nije imala ni koji veći tunel, skupa s malim ogrankom prema Černomlju (12 km) iznosili su prema izdacima za donjokranjsku lokalnu željeznicu neke vrste gorskog karaktera suviše veliku svotu. Donjokranjska željeznica duga 131,374 km i sasvim gorska stajala je 18 milijuna kruna, dok je pruga preko Bubnjaraca, koja nije ni polovinu tako duga, imala stajati jednako.

U kritično vrijeme ustrojeno je u Austriji nekakvo »Radno ministarstvo«, pa su oni, koji su bili upućeni u austrijske makinacije, to »ministarstvo« doveli u neku uzročnu vezu s gradnjom željeznice na Novo Mesto. Kod tog posla radilo se o prugama, koje su nekako čudno »klasificirane«. Zatim je udaralo u oči kod gradnje tog priključka na austrijske željeznice i spominjanje gradnje ličke željeznice. Izjava dana s mjerodavne strane, da će se te pruge graditi kao glavne pruge *drugoga* razreda, također je bila sumnjiva. Tâ prugu Zidani Most—Sisak su pedeset godina nazivali tako, a vlakovi su kretali ipak puževom brzinom. Isticalo se i s druge strane specijalno, da će veza s Dalmacijom, ali i pruga na Novo Mesto biti »pruge II. razreda«. Svi ti planovi pali su konačno u vodu. Napokon je I. krajiška jugozapadna vicinalna željeznica izgradila prugu iz Karlovca preko Ozlja na Bubnjarce u duljini od 29,6 km.

Prevezeno je prugom Caprag—Karlovac 1911. g. 285.000 putnika i 98.000 tona robe. Prihod je iznosio K 552.000.—, a čisti suvišak 294.000 kruna.

5. PETROVARADIN — BEOČIN

Ova vicinalna pruga otvorena je 2. prosinca 1908. g. Prema izvještaju ministra predsjednika za 1911. g. duga je 18,7 km, a dozvoljena je gradnja pod brojem 29.410 ex 1906. g. Građevna glavnica iznosila je K 2,273.000.—. Godine 1911. označena je građevna duljina te pruge u jednom iskazu sa 16,9 km. »Želj. i prom. vjesnik« kaže u broju 11 od 1909., da je duga 17,212 km, a 8. II. 1914., da je pruga duga 17,2 km.

Ta je pruga važna zbog eksploatacije cementa, koji se šalje i na veće udaljenosti. Otpremljeno je 1911. god. tom prugom 124.000 putnika i 168.000 tona robe. Uz primitak u iznosu od K 275.000. —pokazuje se čisti suvišak sa K 84.000.—.

6. RUMA — KLENAK SAVSKA OBALA

Gradnja ove pruge dozvoljena je ministarskom naredbom od 31. prosinca 1900. g. pod br. 66.220. Dodatkom dozvoli br. 76.157 iz 1902. g. dopuštena je izgradnja pruge Klenak—savska obala troškom od K 198.000.—. Nominalna građevna glavnica iznosila je K 2,620.000.—, faktična K 198.000.—. Prvenstvenih dionica izdano je za K 1,920.400.— i one su 1906. g. dobile dividendu od 3,5%.

Ta se pruga spominje kao tranzitna za otpremu šljiva i pekmeza bosanske provenijencije, pa je na njoj mjesto otpreme spomenuta stanica Klenak—Savska obala.

Prevezeno je 1911. g. tom prugom 172.000 putnika, a robe je otpremljeno tek 23.000 tona. Čisti prihod označen je sa K 44.000, a primitak samo K 144.000.—.

7. DRAVSKO-SAVSKE SJEDINJENE VICINALNE ŽELJEZNICE

Dozvolu izdao je ministar trgovine za tu željeznicu prema zak. čl. XVIII. od 1906. g. 18. IX. 1906. pod br. 66.086. Osim izgradnje glavne pruge nalaže se poduzetnicima još i izgradnja tovarnih tračnica od stanice Osijek do dravske obale u duljini od 2,786 km, dok je poslovna duljina iznosila 1,987 km. Otvorena je ta željeznica 15. svibnja 1907. Tehnički podaci za tu prugu objelodanjeni su tek 15. siječnja 1907.

Nominalnu građevnu glavnicu za vicinalnu željeznicu Osijek—Strizivojna—Vrpolje, koja nije označena u dozvoli, utvrdio (odredio) je

naknadno ministar trgovine u sporazumu sa ministrom financija sa K 4,588.000.—. Faktična građevna glavnica iznosila je K 3,877.000.—, prvenstvenih dionica izdano je za K 3,230.000.—. Čisti suvišak iznosio je 1906. g. K 192.988.—. Dioničari prvenstvenih dionica dobili su 5%.

Pruga je imala građevnu duljinu od ukupnih 48,780 km, poslovnu 50,5 km. Koncesija je izdana tajniku trgovačko-obrtničke komore u Osijeku Atanaziju Plavšiću, koji je u isto vrijeme bio i vlasnik pretkoncesije za vicinalnu željeznicu Ilok—Mitrovica.

Pruga Osijek—Vinkovci imala je nominalnu građevnu glavnicu od K 2,781.000.—, građevnu duljinu od 32,847 km, a poslovnu od 50,5 km. Treća pruga tih ujedinjenih vicinalnih željeznica, i to Vinkovci—Županja Savska obala imala je nominalnu građevnu glavnicu od K 3,514.000.—, građevna udaljenost bila je 32,680 km, a poslovna 33,4 km. Godine 1911. označena je ukupna investirana glavnica za sve tri naprijed spomenute pruge u »Izvještaju ministra predsjednika« sa K 10,883.000.—. Otpremljeno je iste godine 411.000 putnika i prevezeno 199.000 tona robe. Primici su iznosili K 757.000.—, a čisti suvišak K 359.000.—.

Ujedinjene su te vicinalne željeznice naredbom Ministarstva trgovine od 11. veljače 1907. Ukupna građevna duljina utvrđena je tada sa 117,4 km.

8. VINKOVCI — GUNJA — BRČKO

Dozvola je izdana 9. rujna 1885. pod br. 33.460, a njezin dodatak priključak 14. I. 1894. pod br. 8.943. Nominalna građevna glavnica iznosila je K 4,959.000.—, a faktična K 4,860.000.—. Prvenstvenih dionica izdano je za K 2,794.800.—. Te su dobile 1906. g. dividendu od 6% kod čistog prihoda od K 219.799.—. Ta pruga ima velik promet drvom, na godinu oko 8.000 vagona, a zatim voćem i pekmezom oko 5.000 vagona (vidi Iskaz).

Zbog lakšeg rukovanja podignuta je već prije gradnje mosta na Savi (koji je otvoren 12. rujna 1894.) ekspozitura drž. željeznica u Brčkom, gdje se preuzima roba, odnosno obračunava podvoz. Roba se nakon toga dalje etivirala, a potom prevozila za eksport. Šljive su išle ponajviše u Južnu Ameriku, specijalno u Argentinu, gdje služe kao preventivno sredstvo protiv žute groznice. Ta je trgovina nailazila u kasnije doba na jaku konkurenciju kanadskih eksportera, koji u standardiziranju, reklami i etivaži znatno prestižu ovdašnje uzance.

9. DUNAVSKO-SAVSKE VICINALNE ŽELJEZNICE

Ovdje je govor o dvije vicinalne željeznice i to o željeznicama:

a) Šid—Sremska Rača Savska obala: građevna duljina 28,2 km, poslovna duljina 28,2 km i
b) Ilača—Vukovar građevna duljina 24,846 km, poslovna duljina 25,4 km.

O građevnim, poslovnim i financijskim prilikama tih željeznica nije mi pošlo za rukom pribaviti potanje podatke o prometnim rezultatima. Nisu mi bili na raspoloženju ni efemerni kakvi iskazi. Obraćao sam se doduše zbog željeznica navedenih pod toč. 7, 8 i 9 i zbog nekih drugih saobraćajnih poduzeća raznim poslovodstvima i saobraćajnim upravama u Mađarskoj, razumije se mađarski sastavljenim dopisima, ali mi je tek društvo peštanskih uličnih željeznica poslalo svoje izvještaje. Trebali bi mi podaci, da povučem paralelu između naših i ostalih sličnih poduzeća što se tiče eksploatacije, posla i novčanih rezultata. Ostala poduzeća vjerojatno nisu ih ni mogla dati, jer je slom 1918. g. uništio mnoge dokumente te vrste, kao na pr. kod slavonske dravske željeznice braće Guttmann, gdje je prema primljenom dopisu sav taj materijal popaljen.

10. VICINALNA ŽELJEZNICA ZABOK — GORNJA STUBICA

Ova je pruga otvorena 18. XI. 1916. Prema djelu Tominac, IV./A, Függelék i t. d. (Priključak), str. 25. odobrena je pretkoncesija za tu prugu Ivanu Obadu iz Sv. Ivana Zeline, a 13. XI. 1906. bio je prvi uviđaj. Dopušteno je za gradnju K 1,319.000.—, ili po km K 103.784.—. Promet je ograničen skoro samo na osobni saobraćaj. Pruga se gradila od 1914. g.

III. Bivša vicinalna željeznica Ruma–Vrdnik

Ovu su prugu preuzele državne željeznice 31. listopada 1907. u svoju upravu, a njom se otprema skoro isključivo smeđi-mrki ugljen, ne suviše visokih kalorija. Pomenutu prugu prodao je zagrebački veleposjednik Guido Pongracz, vlasnik dioničkog društva, državnom eraru skupa s ugljenikom za K 1,200.000.—. Da li je tom svotom bila iskazana ispravna ili samo neka fiktivna cijena, nije sasvim jasno, i to ne pripada u okvir ovih razmatranja. Činjenica jest, da je već 1903. g. (kasnije autentične podatke nisam mogao pribaviti) izvezeno iz ugljenika 71.577 tona ugljena, a to svakako daje slutiti na prosperitet posla. Prema tadašnjem računu iznosila je vrijednost te količine oko K 90.000.—, a to bi odgovaralo nekih 7% kupovine. Kasnije je ta eksploatacija povišena, jer je državna vlast neprestano otvarala nove žile ugljena, po čemu se može računati i na povišenu proizvodnju.

O samom prodavaocu te pruge, koji pripada u obitelj graditelja željeznica još od šezdesetih godina prošloga vijeka, čuo sam, da je vodio godinama neku parnicu s državom zbog svote od kojih 20 milijuna forinti. Valjda je tom kupovinom izjednačena opreka na obostrano zadovoljstvo.

Gradnja te željeznice dozvoljena je ispravom od 30. III. 1887. g. br. 12.820, a uzakonjena je 1888. g. (Zbornik br. 58). Nominalna glavnica

iznosila je K 1,200.000.—, faktična građevna glavnica iznosila je K 720.000.—; taj je iznos nosio 1906. g. 4,875%. Čisti prihod bio je K 34.992.—.

Eksploatacija je iznosila 1901. g. samo 27.590 tona (1903. g. kao naprijed!). Prema mišljenju strojovođe nije ugljen u mnogim slučajevima odgovarao svojoj svrsi, jer je prekomjerno kvario žarište (Buchskasten), koje se sastoji većinom iz bakra, odnosno legure pomiješane s bakrom. Osim nešto građevnog i piljenog drva uz ugljen nije se na toj pruzi tovarilo drugo ništa.

IV. Vicinalna željeznica Barč–Pakrac pod upravom Južne željeznice

Ova vicinalna željeznica koncesionirana je sa svojim ograncima Heinrichu Beniesu 3. ožujka 1884. g. pod br. 8.329. Ugovorom, koji je spomenuti Benies sklopio s povl. južnom željeznicom 10. svibnja 1884., a koji je prihvatio i ministar trgovine 23. VI. 1894., preuzela je povl. južna željeznica sav posao u cijelo vrijeme trajanja koncesije. Južna željeznica plaćala je dioničarima pruge paušalno K 600.000.— na godinu.

Građevna glavnica iznosila je 1906. g. K 21,354.000.—, prvenstvenih dionica izdano je za 12 milijuna kruna. Poslovni pretičak iznosio je K 387.228.— (1906. g.). Godine 1911. iznosio je taj pretičak K 1,083.000.—. Osoba je prevezeno 298.000, a robe 305.000 tona. Sam prihod iznosio je kritične godine (1911.) K 1,942.000.—. Temeljne dionice nisu 1906. g. dobile ništa, a prioriteti su dobili zajamčenih 5%. Godine 1906. »nadoplatila« je do paušalne svote južna željeznica prema spomenutom računu K 212.772.—, a 1905. g. K 221.903,04 (vidi: 57 Generalversammlung — Glavna skupština). Taj »gubitak«, ako je uistinu postojao, bio je prilično fiktivne naravi. Samo spomenuti izvještaj društva kaže, da se u kritično vrijeme moralo za tu vicinalnu željeznicu mnogo potrošiti za nove tračnice, skretnice i t. d. Kod svih tih dobava je prema tome južna željeznica dobila natrag znatan dio »nadoplate«, ne samo u ime dovoza (vozarine), nego još više od samog materijala, koji je južna željeznica proizvodila u svojim tvornicama u Gracu, Konjicama i Beču, a prodavala ovoj željeznici. Vicinalna željeznica morala je naime plaćati — sigurno ne uz pogodovne cijene — ne samo tračnice i skretnice za tu prugu i druge sastavne dijelove, nego i njihovu dopremu po prugama južne željeznice preko Pragerskoga i Kaniže do Barča. Prema tome se posao željeznice Barč—Pakrac mogao za južnu željeznicu smatrati lukrativnim, jer nije u tom pravcu imao nikakve konkurencije. Južna željeznica je diktirala sve cijene i pristojbe po svojoj volji.

Kraj svih sistematskih zabašurivanja poslovnih rezultata što se tiče otpreme raznih vrsta robe, dolazilo je na javu ipak nešto u sumarno označenim podacima »Izvještaja« samog društva južne željeznice. Na pruzi Barč—Pakrac (bez stanice Barč) prevezeno je svake godine oko

10.000 komada rogate stoke i oko 4.000 kola ostale robe, većinom vrednije vrste. Od te količine išlo je oko 500 vagona u inozemstvo.

Tu je prugu prekupila država za okupacione ere za svotu od 1.551.701,47 penga. Neiždrebanih dionica, podijeljenih u serije A i B, bilo je tada 41.595 komada. Tom prilikom došlo je na javu, da je 1.820 dionica kategorije B u posjedu samog željezničkog društva. Prioriteti su izdani u Pešti u prosincu 1884., svaki s nominalom od 200 forinti. Ti su prioriteti iždrebani 1921. g. sa po 400 mađarskih kruna. Od te količine nije 149 komada predloženo na plaćanje. Stvar je nekako »uređena« u Pešti. Čini se, da sve to ne će imati mnogo efektivne vrijednosti, jer se cijeli posao bazirao na sasvim nesigurnim valutarnim transakcijama. Prema tome zaključci glavne skupštine dioničara održane 29. X. 1943. u Pešti nemaju ni s te strane nikakav pravni temelj.

Taj pravni posao bit će nekako u vezi s prekupom, odnosno revizijom ugovora rimskog »Accorda« o prugama povl. južne željeznice. Oni su bili ugovoreni pod diplomatskim pritiskom i pritiskom pariških posjednika obligacije od 3%. O tim odnošajima bilo je nešto govora i kod južne željeznice, kad se raspravljalo o zaključcima na Brionima, stvorenim pod arijsko-zelotskim simbolom, što zapravo ne pripada u okvir naših tema, pa cijelu stvar spominjem tek uzgred.

D) PRIVATNE ŽELJEZNICE

1. SLAVONSKA DRAVSKA ŽELJEZNICA

Željeznica je uskotračna s kolosijekom širokim 1,00 m. U početku bila je to obična šumska željeznica Belišće—Viljevo Kapelna, 32 km duga, vlasništvo braće, kasnije baruna Guttmanna. Tovarila je ta željeznica pretežno gorivo drvo, nešto građevnog drva, kamen i t. d. i bila je bez svakog priključka na drugu koju željeznicu. Ta je pruga produljena tek 1909. g. (25. XI.) do Osijeka (Belišće—Osijek 28,9 km). Počela je raditi još 1890. g., a od 1. I. 1908. (vidi: Želj. i prom. vjesnik — V. K. K. br. 8 od 1908. g.) pod upravom naročitog poslovodstva (ravnateljstva) u Belišću. Sama »centralna« uprava bila je u Pešti. Ta okolnost bila je važna s obzirom na plaćanje društvenog poreza, tecivarine kod namještenika i provozarinskog poreza. Samo premještenje uprave nije ni najmanje promijenilo unutrašnje i izvanjsko poslovanje kod te kompanije, jer se i dotada sve vodilo isključivo na mađarskom jeziku. Kod tog odnošaja značajne su prilike, koje su kraj istih pretpostavaka igrale ulogu u Austriji svojim naročitim upravama i što se tiče nadzora posla. Tamo su vicinalne željeznice pojedinih pokrajina bile podređene naročitom zemaljskom željezničkom uredu. Tako je bilo na pr. u Štajerskoj, U Galiciji i drugdje kod tamošnjih namjesništava. Kod naše zagrebačke

vlade nije kraj njezine inače kud i kamo veće autonomije bilo ni traga kakvom utjecaju na željezničke prilike ni kod vicinalnih željeznica, prema tome ni kod slavonske dravske željeznice kao privatne, a najmanje kod državnih željeznica.

Spomenuta željeznica nije imala nikakvog udjela kod sastava saveznih tarifa. Ona je otpremala svoje pošiljke samo do konačnih svojih stanica, t. j. do Osijeka s jedne, a Noskovaca s druge strane, odnosno po Dravi na šlepovima. Kod drugih vicinalnih željeznica uvrštene su bile pojedine stanice u savezne tarife, koje su vrijedile u Njemačkoj, Francuskoj, Italiji i t. d. pa su stoga imale internacionalnu važnost, a prema tome i zajedničke funkcije s ostalim prugama u državi.

Pravno pitanje te željeznice došlo je do rasprave u doba borbe protiv željezničarske pragmatike 1908. g. Željelo se s mađarske strane prokrijumčariti s obzirom na tu željeznicu neki pravni propis u zakonodavstvu, da se tobože zbog poslovnih prilika mora upotrebljavati mađarski jezik na željeznicama. Uistinu nije kod te željeznice bilo ni govora o kakvim opsežnijim poslovima. To je bilo obično trgovačko prijevozno poduzeće, neke vrste industrijska pruga, i ništa više.

Kod samoborske željeznice dalo se još kako tako opravdati to preseзanje, jer je njezino ravnateljstvo bilo od početka u Pešti, ali kod te šumske željeznice bio je taj postupak obično nasilje.

Dozvolu za originalnu šumsku željeznicu Belišće—Viljevo Kapelna izdalo je Ministarstvo trgovine 5. ožujka 1889. br. 10.681. Sjedište društva (!?), bolje trgovačke firme »Braća Guttmann« (Vilim, Alfred, Ladislav i Edmund), koja je dobila koncesiju, bilo je najprije u Kaniži (§ 20. koncesije), pa se već iz toga razabire, da je to bio obični šumsko-trgovački otpremnički posao većeg opsega. To poduzeće nije ni sam, nešto opskurne uspomene, ministar Baroš smatrao za željezničko poduzeće.

Pruga do Noskovaca dozvoljena je dodatkom koncesijskoj ispravi od 10. lipnja 1896. br. 45.934. Gradnja pruge Belišće—Prandauovci vršila se je na temelju dodatka II. dozvoli od 25. srpnja 1893. br. 50.159. Pruga Orahovica—Voćin i Humljani—Drenovac dozvoljena je III. dodatkom izdanim pod br. 53.428 od 1904. g.

Faktična građevna glavnica te željeznice iznosila je 1908. g. K 9,459.500.—, prvenstvenih dionica ima za K 2,372.800.—. Suvišak iznosi na pr. 1908. g. K 100.700.—, dividenda prioriteta 3,5%.

Dozvolom Franje Josipa od 10. srpnja 1908., koji je kod tog posla nekako »supstituirao« ministra trgovine, povišena je ukupna građevna i poslovna glavnica s obzirom na osobni promet, koji je porastao izgradnjom pruge na Osijek za K 800.000.—. Taj se iznos imao upotrebiti za nabavu prometnih sredstava izdavanjem obveznica uz dodatni tečaj 78.—. Te financijske »operacije« s akcijama i prioritetima provodile su se samo s poreznih obzira, a uistinu se kod toga poduzeća radilo o sasvim privatnom kapitalu spomenute braće Guttmann.

Tarife, koje je izdavala ta »željeznica«, bile su sastavljane samo na mađarskom i njemačkom jeziku, iako njemački jezik nije imao nikakvog prava na teritoriju te pruge III. razreda.

O otpremljenoj robi na toj pruzi dobio sam tek neke mršave podatke, i to od 1909. g., a druga su godišta postala, kako kažu, 1918. g. plijen požara. Prema tome je pomenute godine otpremljeno najviše gorivog drva, i to 253.756 tona, građevnog drva 31.432 tone, mlinskih proizvoda 14.931 tona, petroleja 4.810 tona, hrastovog drvnog ekstrakta 7.960 tona, šećerne repe 6.489 tona, izrađenog željeza 4.963 tone. Drugih podataka, osobito o prevaljenim bruto tona kilometrima nisam mogao dobiti od te željezničke uprave u Belišću.

Prema već ponovo spomenutom izvještaju ministra predsjednika za 1911. g. prevezeno je robe 406.000 tona, a indicirano 22,260.000 bruto tona kilometara. Primitak na osobnom saobraćaju iznosio je K 255.000, a u robnom K 903,000, ukupni primitak iz posla K 1,960.000.—, a čisti suvišak iznosio je K 327.000.—.

Godine 1913. dograđen je dalji dio te šumske željeznice u duljini od 24,5 km zbog dalje eksploatacije tamošnjih šuma.

2. USKOTRAČNA LOKALNA ŽELJEZNICA ZAGREB SAMOBORSKI KOLODVOR — SAMOBOR

Širina između obje tračnice kolosijeka te željeznice iznosi 0,76 m, t. j. upravo toliko koliko kod bosansko-hercegovačkih željeznica. Prijelazni promet, t. j. pretovarivanje pošiljaka, koje idu preko Zagreba (Samoborski kolodvor) u kola normalnih tračnica (1,435), vrši se na stanici Zagreb, sada Zapadni kolodvor, kamo vode naročite tračnice s kolodvora Zagreb Samoborski kolodvor.

Dozvolu je izdao ministar trgovine 1. studenoga 1899. pod br. 72.607 nekakvom konzorciju »Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft«, Berlin (Udruženo poslovno društvo za gradnju i posao željeznica). U tom »konzorciju« bijaše nekoliko »Strohmanna« — statista — iz Hrvatske. Kasnije je ta željeznica prešla u ruke naročitog dioničkog društva sa sjedištem u Pešti, a predsjednik mu bijaše neko vrijeme Milletich, bivši kazališni intendant u Zagrebu.

Nominalna glavnica utvrđena je sa K 1,160.000.—, čisti suvišak 1906. g. iznosi K 22.153.—, a dividenda K 2,30. Izdaci po kilometru pruge označeni su sa K 61.052 i nisu niukakvom razmjeru s donjim i gornjim strojem pruge, koja je bila u vrlo slabom stanju. Tračnice, teške po metru dužine 13,5 kg, već su jednoć bile upotrebljene kod gradnje »Željeznih vrata«, otkuda su kao »staro željezo« dovučene i prve lokomotive te željeznice.

Godine 1911. indicirano je 434.000 bruto tona kilometara. Primici iz osobnog prometa iznosili su K 104.000.—, a ukupni primici K 144.000.—. Čisti prihod iznosio je te godine K 24.000.—.

Samoborska željeznica stajala je odmah u početku dosta slabo sa svojim novčanim rezultatima, te je trajno bila u zaostatku s plaćanjem kamata za prioritete. U portfelju društva bilo je trajno vlastitih dionica

(1.400 kom.). Da se podignu prihodi povećana je nekoliko puta osobna tarifa, ali uza sve to nije porasla rentabilnost.

Tarife su se mnogo godina izdavale na hrvatskom jeziku.

U uvodu spomenuto željezničko društvo, koje je bilo koncesionar te željeznice, nekako će biti identično s jednom berlinskom kompanijom, koja se još 1926. g. spominje kao vlasnik nekih manjih željeznica u Njemačkoj, a usto je ta kompanija trgovala starim željezničkim materijalom.

Osim neke otpreme gorivog drva i pijeska nema spomena vrijednih pošiljaka na toj željeznici III. razreda.

E) INDUSTRIJSKE PRUGE I GRADSKE ŽELJEZNICE

Među željeznice brojile bi i razne industrijske pruge, šumske željeznice i gradski konjski, električni i parom gonjeni tramvaji. Jedan dio tih prometnih objekata bavi se prevažanjem osoba i robe, a ima i takvih, koji služe samo za prijevoz robe, obično šumske građe. Tih pruga ima dosta, i one skoro sve imaju priključak na redovne željeznice, odnosno na stanice normalnih i uskotračnih kolosijeka.

Među industrijske pruge broje i one koje služe isključivo za prijevoz šljunka za željezničke svrhe, ali ima i drugih pruga, koje su dio željezničke pruge i dulje su, kao Gunja—Savska obala 1,5 km, Očura—Sv. Jakov 2,8 km. Ima i takvih, koje su pripadale pojedinim industrijskim poduzećima javnog i privatnog karaktera. To su bile pruge Novska—Impregnacija drva (pragova) 0,8 km, Majur—Drž. šumarija 12,5 km, Vrata—Tvornica drvnih proizvoda 0,7 km, Vinkovci—Drž. šumarija 0,9 km — sve normalnog kolosijeka. Zatim su industrijske pruge Belišće—Belišće dravska obala 1,2 km, Donji Miholjac — Donji Miholjac dravska obala 4,7 km, Voćin—Rupnica 4,6 km, sve uskog kolosijeka (0,76 m), koje su prevozile samo drvenu robu.

O gradskim željeznicama — tramvajima, izdavali su se kod nas dosad mršavi izvještaji, koji ne daju pravu sliku o tom saobraćaju. Prema tome su podaci, koje navodim o tim poduzećima, prilično fragmentarni, ali u poredbi s drugim zavodima slične vrste ranijeg i kasnijeg datuma pružam dosta jasnu sliku, sposobnu za razne komparacije.

Jedno od tih poduzeća, mislim ovdje osječki, tada konjski tramvaj, bavi se i prijevozom robe.

Zagrebački tramvaj otvoren je 1891. g. kao konjski tramvaj u vrijeme jubilarne izložbe Gospodarskog društva. Pruga je tekla od tramvaja remize na Savskoj cesti do Savskog mosta, zatim od remize preko Frankopanske ulice do Mandaličine ulice s jedne, a do Maksimira s druge strane. Iz izvještaja ugarskog Ministarstva trgovine za 1897. g. vadim

ove podatke: duljina pruga 10,54 km, konja kod pogona bilo je tada 54, kola 36. Otpremljeno je 1,036.348 osoba; samih vožnja bilo je preko 90.000. U posao je uložilo jedno dioničko društvo glavnicu, koja je iznosila 360.000 forinti, primitak 1896. g. bio je 82.377 for., 1897. g. 78.167 for., poslovni ključ bio je 81,99, odnosno 88,42.

Dužina zagrebačkih tramvajskih tračnica iznosi 1948. g. 27,3 km.

Interesantni su podaci zagrebačke uspinjače iz 1897. g. Tamo je poslovni ključ iznosio 1897. g. 88,09% kod primitaka od 9.559 for. i čistog prihoda 1.139 for.

Podaci za osječki tramvaj su za tu (1897.) godinu ovi: duljina pruge 8,3 km, konja je bilo 52, kola 21. Otpremljeno je 504.000 osoba i 159.609 tona robe. Uložena glavnica bila je 64.096, odnosno 67.921 for. Čisti prihod 1896. g. 11.200 for. Poslovni ključ bio je 1896. g. aktivan sa 83,51%, a 1897. g. pasivan, i to 118,34.

Riječki tramvaj nije tada još funkcionirao.

Peštanski ulični tramvaj, kojega rezultate moram citirati samo zbog komparacije, dug je 1897. g. 25,8 km, a imao je 157 kola. Prevezao je 19,685.396 osoba; bilo je 1,293.040 vožnja. Uložena glavnica iznosila je 6,216.988 for., primitak 1,641.858 for.; poslovni ključ 61,62%; poslovni suvišak 630.155 forinti.

Da stvorim neku točniju sliku o tim »tramvajskim« odnošajima o tehničkoj i egzekutivnoj službi, o organizaciji i uredbama za poslovanje, o radu specijalnih poduzeća tih institucija, zatim o njihovim zavodima za zdravstvene, kulturne i opskrbne svrhe, odnosno o fondovima osnovanim u interesu namještenika, proučavao sam bečke i peštanske izvještaje te vrste. Tamo su poslovala u kritično doba uz privatna još i javna poduzeća. Ti izvještaji spominju uz potanke navode o saobraćaju razne vrste još i broj putnika, potrošak raznovrsnih struja i njihove cijene, mirovinske prilike personala, ljetna oporavilišta, opskrbu djece namještenika odijelima i cipelama nabavljenim po mjeri i t. d. Podupiru ta poduzeća kod svojih namještenika i razne kulturne stvari i sport, a u novije doba i vježbe u zračnoj plovidbi i slično.

Što se tiče prometa na peštanskom električnom tramvaju utvrdio sam 1911. g., uz naknadne investicije, uložene u gradnju, kapital od K 35,044.000.—, prijevoz od 56,517.636 putnika, 1913. g. 67,924.567 osoba. Bruto primitak iznosio je 1911. g. K 9,158.500.—. Čisti prihod K 2,051.200.—.

Ulična željeznica u Pešti imala je kraj uloženog kapitala od Kruna 71,898.300.— primitak od K 19,505,100.—, čist prihod od K 5,744.000.—. Broj prevezenih osoba iznosio je 1911. g. 110,323.128, a 1913. g. 140,364.566 putnika.

Na gradskom prijevoznom porezu iskazani su u tim godinama prilični iznosi. Osim toga bave se ta dva poduzeća i gradnjom gostionice, hotela i drugih objekata, koji svi dobro prosperiraju, a grade u dosta velikom opsegu i stanove za svoje namještenike.

Zbog poredbe navodim o tim peštanskim tramvajima još neke podatke. Tako na pr. 1938. g. duljina peštanskih uličnih željeznica iznosila je 141.698 km dužine svih pruga do ujedinjenja u jednu kompaniju

191.650 km. Uložen je u te gradnje kapital od P (a 8 dinara) 104,346.980.—, otpremljeno je 323.165.493 putnika, primitak je 53 milijuna pengö. Od ukupne količine putnika upotrebilo ih je 50% prelazne karte.

Energije je potrošeno 95,557.773 kw jakoga napona, a kupljeno je 647.870 kw jednofazne struje. Drugim se poduzećima odstupilo 680.880 kw iste jednofazne struje. Izvještaj taj spominje kod potroška struje znatnu prištednju, koja iznosi kod jedinice pogona mjesto 4,8 samo 4,2 filira.

Vraćajući se na određeni mi teren, ističem, da je kod tramvaja u Sibiu (Hermannstadt Sibinj) bio 1911. g. kraj duljine od 4,6 km i kolnog parka od 12 kola, a investirane glavnice od K 627.210.—, iskazanog primitka od K 124.600.—, čisti prihod K 25.700.—. Taj tramvaj bio je tada star tek tri godine.

I ostali tramvaji u Mađarskoj bili su 1911. g. prilično lukrativna poduzeća osim subotičkog, koji iskazuje relativno neznatan broj putnika.

Među tim tramvajima moram dalje spomenuti i tramvaj u Temešvaru, koji je kraj duljine od 10,9 km otpremio 1911. g. 7,604.173 putnika. Investirana glavnica iznosila je K 2,772.100.—. Te je godine iznosio čisti prihod K 216.000.— uz bruto prihod od K 798.100.—.

Kod poređivanja valutarnih iznosa čini se da će u suštini mađarski »pengö« odgovarati broju od jedne predratne krune, odnosno iznosu od 10 dinara.

Kod osječkog konjskog tramvaja s duljinom od okruglo 10 km i uložene u posao glavnice od K 193.500.— iznosi 1911. g. bruto prihod K 165.500.—, a čisti prihod K 44.700.— (1900. g. 31.500.—).

Otpremljeno je 1911. g. 697.634 putnika, 1904. g. 511.400. Stanje kolnog parka bilo je u to doba 16 osobnih i 10 teretnih kola.

Kod zagrebačkog tramvaja iznosila je investirana glavnica do konca 1911. g. K 3,240.000.—. Prihod je bio po »Željezničkom i prometnom vjesniku« H (»Vasúti és közlekedési közlöny«) H iste godine 558.300.— K, a 1913. g. 696.426.—. Čisti prihod iznosi 1911. g. tobože K 25.800.—.

Otpremljeno je 1911. g. 4,120.029, 1913. g. 5,764.990 putnika. Kolni park ima 1911. g. 36 kola, odnosno motora.

Kod velikogoričkog tramvaja iskazan je za 1911. g. uz investiranu glavnicu od K 65.000.— čisti prihod od K 5.500.—, a kod riječkog tramvaja kraj duljine od 5,4 km i uložene glavnice od K 824.900.— 1911. g. čisti prihod od K 38.200.—. Otpremljeno je te iste 1911. g. na Rijeci 3,190.418 putnika.

Promet zagrebačke uspinjače pokazuje 1911. g. kraj duljine od 66 metara i investirane glavnice od K 160.000 primitak K 27.500.—, čisti suvišak K 6.700.—.

Što se tiče egzekutivno-poslovnih odnošaja kod zagrebačkog poduzeća te vrste, nije se mogao utvrditi suviše velik stupanj elastičnosti. Što se tiče građevne strane, opaža se dosta zastarjela koncepcija. Dok se u drugim velikim gradovima za proširenje pružnog radija ruše i četverokatnice, radilo bi se kod zagrebačkog tramvaja tek o dvije jedno-

katnice na jednom i o jednoj na drugom mjestu, da se poboljša u tom pravcu već sasvim nesnosno stanje na nekim raskršćima.

Što se tiče diobe prometa za doba navale putnika kod nas kao i drugdje, u jutarnjim satovima, pri čemu su u drugim gradovima već odavna provedene nužne reforme, kod nas nije došlo nikada ni do kakvih teoretskih rasprava o tom pitanju.

O samoj tehničkoj izvedbi može se nabrojiti malo povijesnih podataka. Godine 1891. otvoreni konjski tramvaj u Zagrebu imao je jedan kolosijek od 0,76 m i povremene izmake na prugama Maksimir—Mandalica do Save, južnog i državnog kolodvora. Taj je kolosijek izmijenjen na temelju koncesije, dane jednom belgijskom društvu 1911. g. kolosijekom od 1 m i električnim dvotračnim prugama, koje su do Černomerca i Mirogoja nanovo izgrađene uz stare već naprijed spomenute pruge.

O potrošku struje, za koji se ne mogu dobiti potrebni podaci, poznato je samo toliko, da poduzeće raspolaže strujom visokog napona radi same trakcije, dok se trofazna struja upotrebljava za ostale instalacije tek nekoliko godina.

LITERATURA

Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, I. i II. izdanje, Beč, Berlin.
Allgemeiner Tarif-Anzeiger, Beč.
Deutsche Verkehrsnachrichten, Berlin.
»Vasúti és közlekedési Közlöny«, Pest.
Milojčić, »Uputa o otpremanju robe« i t. d., Zagreb 1911.
Vuković, »Željezničko-saobraćajna uredba«, Zagreb 1931.
Rinaldini, »Eisenbahnbetriebsreglement mit Erläuterungen, Beč 1909.
Loening Dr., Komentar z. I. Ue. und Erläuterungen, Berlin 1924.
Röder, Eisenbahnbetriebsordnung, Berlin 1924.
Kraus, Gütertarifpolitik i t. d., Karlsruhe 1931.
Nanássy Dr., Das internationale Frachtrecht, Leipzig 1943.
Koch Dr., Eisenbahnstationsverzeichniss, 47. izdanje, Berlin 1926.
Anonimus, Željeznička pragmatika, Zagreb 1907.
Baumgarten Dr., A vasúti jóg vázlata, Pest 1907.
Sulyok Imre, A vasúti dijszabás, Pest 1911.
Brdovački, H. S., Posao (traffic) javnih općila (u rukopisu), 1911.
Brdovački, H. S., Što treba znati o otpremnom poslu (Prometna enciklopedija) (u rukopisu), 1943.
Primus, H. S. (pseud.) Knin—Annaberg i nestašice ugljena u Pešti, 1907.
Vrbanić, Dr. F., Osvrt na financijalnu nagodbu između Hrvatske i Ugarske, Zagreb 1897.
Karlović, B., Financijalna nagodba, Zagreb 1904.

INDEX

A

Abandon — postupak (kod izrudžbe) robe) u Francuskoj 133
Akustički signal (kod vlaka i na stanicama) 40
Alla rinfusa (tovarenje bez omota) 132
Alfoeldsko-riječka željeznica (pruga originarno na Rijeku) 135
Arrangement Szlavy-Mažuranić (za mađarski jezik u Hrvatskoj) 136
Arteški zdenac 32
Austrijska milja (stara mjera za željeznice) 169
Austrijske savezne željeznice (Beč) 142
Austrijsko-jadranski savez (lučki promet s Trstom i Rijekom) 91, 95
Austro-bosanski željeznički savez (tarifa za promet s Bosnom i Hercegovinom) 90
Auto-konkurencija (utakmica s autom) 3, 177
Auto-saobraćaj (razvoj i utjecaj) 3
Avizo (za prispjele pošiljke) 133
Ažija (nadoplata na redovnu uplatu) 79

B

Baroš, ministar (uloga njegova u Hrvatskoj) 149, 156
Baumgarten Dr. (mađarski pravnik) 28
Bericht (izvještaj austrijskih državnih željeznica) 151
Berlinski kongres 1878. g. 63
Berlinski sporazum 1885. g. 91
Bernski sporazum (u željezničkim pitanjima) 66, 74
Bernski središnji ured za otpremu robe 66
Biljegovina (želj. pošt. i t. d., z. č. 8. od 1883.) 48
Biljezi (na tovarnim listovima) 48, 88
Bolesnički fond (za željezničare) 166
Brionski sporazum (od 1942. g.) 173, 200
Bruto-tona-kilometar (pojam, izračunavanje, važnost, tabula) 13, 139

C

Cezar (rimski imperator) 1
Carina (pojam, stavke, područje, izračunavanje, ažija, uloga, najveće povlaštenje) 79, 131
Carinjenje (postupak na stanicama) 131
Carinski i trgovački ugovor Cislajtanije i Translajtanije od 1907. g., 64, 74
Carinski i trgovački ugovor s Njemačkom od 1906. g., 64
Centralna željeznička gruntovnica (zemljišna knjiga) 28
Cesto-redarstveni propisi 61
Chemis de fer de l'etat 100
Chemis de fer de Nord 101
Code de commerce 66
Contravention de grand voirie (od 1845. g.) 27
Convention a quatre, str. 12. 63, 74, 89
Cook's Continental time table i t. d., 104

Č

Čehoslovačko-jadranska lučka tarifa 90
»Četvrta« međunarodna konvencija 134
Čišćenje željezničkih kola (naredba od 20. III. 1891. g.) 46

D

Deklasifikacija robe (pojam, postupak) 15
De utilibus per societates vel privatos strudentis (Stari željeznički zakon od 1836. g.) 17
Devalvacija krune 77
Dioba saobraćaja — sporazum 91
Dirigirani saobraćaj (pojam) 123
Dobavni rok — normalni i dodatni (pojam) 2, 109, 126
Dopunske odredbe (poslovnom pravilniku) 74
Dotovarivanje robe 129
Državna željezara u Diosgyöru 96, 181
Duplikat tovarnog lista (pojam i važnost) 130, 134
Dužnosti željeznice 130

E

Edmonson-karte 105
»Eksperti« 159
Eksport šljiva i pekmeza 196
Ekstenzivno (prošireno) tumačenje propisa 42
Eksteritorijalnost željeznica u Hrvatskoj 135
Električni transformatori 3
Engleska milja (1.609 m) 8
»Evropsko« osiguravajuće društvo 107
Evans (Stephenson) 16

F

Financijska nagodba između Hrvatske i Mađarske 138, 146
Forum delicti commissi (sudište mjesta čina ili zločinstva) 125
Francuski tekst C. I. M. — M. K. R. 108, 129
Frankiranje pošiljke 119, 130
Frigidaire 111

G

45Gaičko-jadranski željeznički savez 96
Garderoba (dohoci) 137
General Act od 1838. g. 16
Generalna inspekcija za željeznice i brodarstvo 24
»Gentry« (mađarsko niže plemstvo) 178
Građanska sudbenost 72
Građevna duljina 8, 10, 184
Građevna glavnica 171
Građevno pravo 58
Gradnja uz jedinačne cijene 59
Gradnja uz režijske troškove 58
Grafikon (vozni red) 104
Granica Hrvatske kod Zakànya 8, 153

H

Heydt, ministar 21
Hirsch, bankar 97
Horizontalni vozarinski stavovi 79, 117

I

Imena općina i mjesta (z. č. 1898. g.) 86
Ime i naslov adresata na pošiljci 114
Informacije o tarifama i upute 81
Imovina (povećanje narodne imovine) 9
»Internationale Abfertigungsvorschriften« 134
Interstate commerce act ili Law 28
Interstate commerce commission (US) 28
Investicije iz redovnih prihoda 145
Inžinirska sekcija 37
Iskupljivanje tovarnog lista 132
Ispitivanje sadržaja pošiljke 120
Izdavanje 93, 132
Izrudžba robe 131

J

Jamstvo urednog trgovca 79
Jamstvo željeznice 30, 78
Javno nasilje 38
Jugozapadno Austrijsko-ugarski željeznički savez 97

K

Kamioni 81, 116
Kartiranje 123
Kaucija (jamčevina) 58
Kaznena sudbenost 37
Kazneni zakon od 1852. g. 37
Ki è a vasùt, az è az orszàg (Čija je željeznica, onoga je i zemlja) 18
Kilometar: 6
Osobni 139
robni (teretni) 13
pružni (građevni) 12
pružni (poslovni) 12
osni kilometar 12
neto-tona-kilometar 12
Kilometričko kazalo 1, 83, 84
Klasifikacija robe 15, 117
Klauzula najvećeg povlaštenja 148
Ključ (koeficijenat) 30, 49, 138, 166
Knjiga za pritužbe 15
Kola — međusobna poraba 93
Kola — pristojbe za porabu 93
Kola — otvorena, zatvorena 164
Kolni meštar 142
Kolni uredi 163
Kolaudacija 54
Kolosijek:
normalni 178
španjolski 2
sovjetski 2
uskotračni 178
Komentatori međunarodnog prijevoznog prava 119
Kontokorent (pešt. želj. uprave) 71
Konvencija I., II., III. 66, 112, 122
Konvencionalna kazna 69
Korealna obaveza željeznica 125
Krađa 40, 127
Krajiška investiciona zaklada 145, 156, 194
Kraljevinski odbori 138
Kratelj (kolerà) 32
Krivnja željezničkih poduzeća 43
Kvotni ključ (8.127) 30, 49
Kurija (peštanska) 178
Kurzovi (prijevozni) 108

L

Ledane u Rusiji 111
Levant 102
Ležarina 126
Licitacija 134
Lika 20
»Listice« (na komadima) 128, 146
Lokalna tarifa 81, 123
— za osobe 162
— za robu 83, 123
— za vicinalne željeznice 81
Lowry (otvorena kola) 164
Lučke uredbe (u Trstu) 171
Lučka tarifa 90

M

Manipulacija robe 2
Manipulacione pristojbe 79
Marvinske stanice 109
Međunarodni sporazum (vidi Berski sporazum) 66, 91, 74
»Midi« 104
Minimalna tarifna udaljenost 10
Mirovinski fond 26, 166
Mjere i utezi (z. č. od 1874. g.) 87
»Mjesečnik« Pravničkog društva 122
M. K. Àllamvasutak hivatalos lapja (Sl. list mađarskih državnih željeznica) 68
Mlijeko — otprema 107
Mrtva težina kola 13

N

Nadglednici tovarenja 129
Namještanje Mađara kod Južne željeznice 170
Naknada štete 133
Naredba br. 4973 od 1868. g. (Koncesionirani zakon) 52
»Normalni« ugljen 176
Nosivost kola 163
Novac (zakon od 1892. g.)
Numeracija kola 163

O

Obavijest (vidi: Avizo) 119
Obiteljske željeznice 31, 188
»Obnarodovanje« — Proglašivanje željezničkih tarifa 67
Obračunski ured u Segedinu 70, 91
Odšteta 106, 126
Omot (manjkavi) 127
Oprost od jamstva 182
Orario ufficiale (Talijanski vozni red) 104
»Orijentalna željeznica« 63, 169
Oružje (nošenje oružja) 41
Osigurnina (pristojba) 126
Osnovna tarifa od 1. I. 1940., 122
Osude mađarskih sudova 70
Oštećivanje željezničkih predmeta 24, 40
Otkup željeznica 149, 172
»O« točka pruge 8, 9
Oznaka robe 116, 120

P

Pariški naknadni sporazum od 1896. g. 66
Parnica protiv trinaestorice 76
Parobrodarstvo na Savi i Dravi 86
Pasa (otprema) 73
Pasivnost i »pasivnost« vicinalnih željeznica 184
Patvorenje jela i pila 42
Paušal od 1889. g. (provozarinski porez) 47
Paušalna gradnja 59
Paušal zagorske željeznice 185
Peage-pruga 16
Penzioni fond (vidi Mirovinski fond) 166
Peštanski tramvaj 179, 204
Pijanstvo 43
Plaćanje podvoza (kirije) 124, 132
Platežni nalog 5
Plombiranje kola 164
Podrazredi 75
— kod više sile (vis maior) 75
— kod klasifikacije robe (potpozicija) 117
— kod carinskih pozicija 118
Podupiranje domaće industrije (z. č. od 1907. g.) 35, 85
Pogranična veterinarska služba (Naredba od 20. VII. 1888.) 46
Pogreške u tarifama 121
Policajni propisi 22, 61
Poljska služinčad (mađarski specijalitet) 85
Poloiloženi stroj 14
Ponjave, lanci, užeta — oznake i t. d., 93
Popisivač kola 164
Porez na dohodak (dohodarina) 51, 148
Poslovna duljina 8, 10, 184
Poslovni pravilnik (Uredba) 1, 67, 74, 93, 119
Poslovodstvo 6
Potrošak struje (elektr. tramvaj) 206
Povlastice (sezonske i t. d.) 83, 85, 87, 148
Pratilac stoke 111
Pravičnost (načelo) 69, 71, 133
Prekidanje vožnje 105
Prekup (vidi: Otkup željeznice) 148
Preliminar 14
Preračunavanje podvoza u stranu valutu 121

Pretkoncesija 17, 30, 56, 135
Pretovarivanje robe 142
Prijevozni (dobavni) rok 2, 108
Prijevozni monopol Južne željeznice 83, 148
Priključna tarifa 81
Prilisa otpreme 115
Pritisak po osovini 60, 92
»Privremeni« iskazi 55
Profil 7
a) pružni (kazalo) pada i uspona) 59
b) duljine pruge (stometrak) 7
Prometna uprava 6
Prometna politika (H. S. Brdovački) 6
Promet na Rijeci 160
Prometni inspektorat (kod Južne željeznice) 7
Promjena vozarinskog ugovora 134
Propust (kažnjivi) 39
Prosječna težina vlaka 13
Provozarinski porez 47, 148
Prtljaga 106
Prvenstvene obveznice (prioriteti) 179, 194
Putokaz (instradiranje) 125
Putovanje tračnica 23
Putovna policija 136

R

Računanje podvoza (kirije) 122
»Radno« ministarstvo u Beču 195
Rajnsko-Westfalski željeznički savez 99
Ravnateljstva vicinalnih željeznica 6
Raskuživanje kola 46
Receptum nautarum, cauponum et stabulariorum 66, 78
Reciprocitet 32
Red o obavi ili gradnji željeznicah od 1851. g., 22, 74
Reekspedicija 82, 97
»Reichskursbuch« 104
Refakcije 87
Reglementarne ustanove 73, 119
Reglement de Service 82
Regnikolarna deputacija 139, 144
Reklamacije (izvansudbene) 69, 106, 126
Restauracije 41
Revizija parnih kotlova 39
Riječna i pomorska plovidba 163
Rimski sporazum (Međunarodni sporazum III., od 1933. g.) 112
Rinaldini 2, 71
Rudarske galerije 32
Rudnici 32
Ruski prijedlog u Bernu 79, 103

S

Sadržaj (vidi: oznaka robe) 120
Salvo iure tertii (Čuvanje prava trećega) 131
Saobraćajne zapreke 126, 130
Sekretalni iskazi Pešte o želj. poslu 150
Serije kola 163
Sezonske odredbe željeznice 122
Sibilinski propisi 133
Signali 23
Sigurnosne uredbe 127
Singularne odredbe 68, 116
Skladišna služba 7
Skladišta javna 7
Skretnice 10
Slobodne karte 151
Slobodno sudačko uvjerenje 70, 72, 76
»Slovački« jezik 86
Službena kola 164
Službenička pragmatika 172
Službeni želj. i prometni vjesnik (v. k. k.) 200
Službeno vrijeme (sat) 104
Smještanje putnika (vidi: Feröhely) 105
Smrt čovjeka 40
Socijalne ustanove 23
Sovjetske pruge 8
Srbijanski želj. policijski zakon od 30. VI. 1884. g., 22
Stanična zgrada (vidi: Prijamna zgrada) 8, 175
Statistika
— carinska 33
— trgovačka 12, 33
— saobraćajna 140
— »sekcije« 13
— vanjske trgovine 33
Status
— činovnika 26, 79, 165
— imovine 28
— kola 28
— ruski 79
Stavovi vozarinski loco i tranzito 118, 123
Stečaj naslovnika tovarnog lista 130
Stephenson 16
Stol sedmorice 72, 125
Strka 38
Strojarnica 120
Strojovođa
Struja električnog tramwaya 205
Subvencije 23, 31, 173
Superrefakcije 88
»Susjedi« željeznice 24

Š

»Štafel«-i graduacije tarifa 73
Štrajk željezničara 24, 75
Šumske željeznice 201

T

Tajne tarife 81, 122
Tarifamt München 81
Tarifarne ustanove 82
Tarifna udaljenost 10
— za osobni promet 10
— za robni promet 10
Tarifna zbirka 81
Tarifne odredbe 83
Tarifni odbor Južne željeznice 81
Tarifni savezi 94
Tarifno pravo 58
Tecivarina (tečevina) 51, 88
Tečaj novca i robe 87
Temeljna glavnica vicinalnih željeznica 171, 187, 191, 192, 193, 196, 197, 199
Tender lokomotive 62
Težina teretnih vlakova 13, 152
»Tot« Nyelven (vidi: Slovački jezik) 86
Tovarni list i njegova sadržina 4, 113, 116, 128
Tovarenje robe, stoke 128, 135
Traktor 3
Tranzito-promet 84, 92
Trgovačka korporacija 4, 23
Trgovački zakon od 1875. g., 74
Troškovi uprave 9
Tržište prioriteta u Frankfurtu 179
Turkalj ing. 20

U

Ugarska mreža (Južne željeznice) 167
Ugarski željeznički savez 95
Ugarsko-bosanski željeznički savez 98
Ugovorno pravo 93
Uniforma službena 41
Union banka 20
Uporabnina 93, 155
Upravni sud 33
Upute (vidi: Informacije) 81
Uspon (pruge) 11, 174
Uvreda činom 40
Uzanca 2, 92

V

Vagarina (kod pošte) 163
Vasúti es közlekedesi közlöny (Željeznički prometni vjesnik) 68, 184
Vasùti dijszabàs (Šuljok) (Željeznička tarifa) 86
Vatrena polciija 61
Verbalna (usmena) uvreda 40
Versailles (ugovor) 141
Vertikalni vozarinski stavovi 79
Veterinarska služba (Zakon od 27. VIII. 1881. g.) 24, 43, 46
Vicinalne željeznice 177
Virtualna udaljenost 11
Vis major (viša sila) 75
Vlasnik robe 130
Vlastita težina kola (tara) 120
Vodna policija 61
Vodosprema 62
Vojnička tarifa 84
Vojnički transporti 24, 111
Vojnički vozni redovi 61
Vozarina kod pošte 163
Vozne iskaznice 22, 105
Vozni red 1, 12, 78
Vozni sveščići 89
Vuković, zastupnik na car. vijeću 64

Z

Zakašnjenje vožnje 106
Zakon o koncesioniranju (od 1854. g.) 52
Zakon od 8. XII. 1877. g. 43
Zalog (ubiranje od putnika) 39
Zanemarivanje dužnosti (culpa levis i lata) 39, 75
Zapadno-ugarsko-austrijska savezna tarifa 96
Zapisnik o očevidu (Izvidni zapisnik) 112
Zapisnik od 8. X. 1907. g. 90.
Zastara tužbe 5
Zatvor granice 44
Zavoj (pruge) 174
Zbornik (zakona) 68
Zdravstveno-redarstveni propisi 45
Zdravstvo (Zakon o zdravstvu) 44
Zemaljska gruntovnica (u Pešti) 86
Zemaljsko prometno vijeće 35
Zlatna valuta 87
Zloba (dolus — zla nakana) 77
Znamen (na pruzi) 38
Zonska tarifa 73
Zračni saobraćaj 3

Ž

Željeznica Dunav-Sava-Jadran 53, 167
Željeznička revizija (Kalkulacija) 124
Željeznička uprava 6
Željeznička »vlada« u Hrvatskoj 135
Željezničke »škole« 136, 167
Željeznički službenici (dužnosti i prava) 165
Željeznički zajmovi 145
Željezničko formalno pravo 70
Željezničko materijalno pravo 70
Željezničko vrijeme (brojenje) 107
Željezničarska pragmatika (Službeničarska pragmatika) 201
Ženeva (Konvencija) 32
Žive životinje (Prijevoz) 82, 108, 136.

Prilog 1.

ISKAZ O POLUČENIM BRUTTO TONAKILOMETRIMA NA PRUGAMA DRŽAVNIH ŽELJEZNI

PRUGE odnosno dijelovi pruga i dijelovi statističkih »sekcija« u postocima	1890.		1891.		1892.		1893.		1894.		1895.		1896.		
	Postoci ev. »sekcije«	brutto tonakilometri	Postoci ev. »sekcije«	brutto tonakilometri	Postoci ev. »sekcije«	brutto tonakilometri	Postoci ev. »sekcije«	brutto tonakilometri	Postoci ev. »sekcije«	brutto tonakilometri	Postoci ev. »sekcije«	brutto tonakilometri	Postoci ev. »sekcije«	brutto tonakilometri	Postoci ev. »sekcije
Pruge poslovodstva državnih željeznica u Hrvatskoj		496,252.537		566,004.135		549,714.567		706,936.617		738,365.480		693,921.912		809,963.232	
Hrv. granica (Petrovaradin) — Inđija													23.67%	39,740.210	23.67
Inđija — Hrv. granica (Zemun)														37,276.778	
Hrv. granica (Bogojevo) — Dalj	10.198%	6,607.039	10.198%	7,062.594	10.198%	7,841.133							91.15%	9,150.154	91.15
Dalj — Vinkovci		}		}		}	Subotica-Brod	}				}		35,370.974	
Vinkovci — Brod		53,997.623		58,497.109		69,296.296	53.96%	75,013.406	53.96%	2,507.114[1]	53.96%	57,509.440		73,967.600	
Brod — Hrv. granica (B. Brod)	51.52%	1,194.506	51.52%	1,055.455	51.52%	1,103.520	51.52%	1,137.076	51.52%	1,221.281	51.52%	1,233.894	51.52%	1,385.602	51.52
Hrv. granica (Villány) — Osijek													4.23%	1,616.011	4.23
Osijek — Dalj														21,416.104	
Borovo — Vukovar				797.829		1,031.261		1,440.719		1,472.308		1,346.053		1,337.763	
Strizivojna Vrpolje — Šamac		2,706.684		2,660.881		2,847.952		2,292.773		2,027.052		1,788.077		1,686.170	
Inđija — Mitrovica		9,719.146		13,478.927		16,752.886		}				}		22,652.298	
Mitrovica — Vinkovci				3,651.228		20,962.826		48,456.469		48,117.693		56,856.716		36,384.482	
Mitrovica — Mitrovica Savska obala		133.951		68.476		173.625				242.823		362.014		330.241	
Hrv. granica (Petrovaradin) — Zemun	40.965%	66,636.181	40.965%	74,196.641	40.965%	73,634.928	40.965%	80,625.246	40.965%	81,649.666	40.965%	82,059.280			
Zemun — Hrv. granica (Sava)	63.16%	2,903.634	63.16%	3,774.049	63.16%	3,060.650	63.16%	3,442.963	63.16%	3,776.372	63.16%	3,578.255			
Dalj — Hrv. granica (Villány)	37.151%	10,497.066	37.151%	11,168,208	37.15%	12,724.182									
Hrv. granica (Villány) — Brod							73.83%	73,747.762	73.83%	108,280.919	73.83%	112,347.252			
Hrv. granica (Subotica) — Dalj									10.198%	10,567.794					
(Zagorska vicinalna željeznica 0.421% od ukupnih tonakilometara nije ovdje uračunana i ako se je vodila skupa s rezultatima drž. željeznica)															
Brutto tonakilometara: ukupno u Hrvatskoj		650,648.367		742,415.532		759,143.826		993,093.031		998,228.502		1,,011,002.893		1,,092,277.610	
Brutto tonakilometara: ukupno u opće		6,,259,489.100		9,,079.251.100		9,,578,912.500		10,,835,051.327		11,,761,052.196		12,,354,676,453		13,,930,747.454	
Otpada na Hrvatsku prema ključu od	10.394%	650,648.367	8.181%	742,415.532	7.925%	759,143.826	9.258%	993,093.031	8.488%	998,228.502	8.183%	1,,011,002.893	7.841%	1,,092,277.619	7.7

1 Svota iskazana je u sekretalnim iskazima, vjerojatno sa stanovitom tendencijom. (Op. pisca).

RŽAVNIH ŽELJEZNICA U HRVATSKOJ U GODINAMA 1890. DO 1903.

1896.		1897.		1898.		1899.		1900.		1901.		1902.		1903.	
stoci ev. ekcije«	brutto tonakilometri	Postoci ev. »sekcije«	brutto tonakilometri	Postoci ev. »sekcije«	brutto tonakilometri	Postoci ev. »sekcije«	brutto tonakilometri	Postoci ev. »sekcije«	brutto tonakilometri	Postoci ev. »sekcije«	brutto tonakilometri	Postoci ev. »sekcije«	brutto tonakilometri	Postoci ev. »sekcije«	brutto tonakilometri
	809,963.232		803,493.225		851,876.022		975,371.156		1,,152,127.175		1,,160,644.239		1,,175,884.037		1,,178,698.853
3.67%	39,740.210	23.67%	39,004.131	23.67%	41,418.512	23.67%	41,108.451	23.67%	44,173.825	23.67%	49,860.640	23.67%	50,480.399	23.67%	52,559.174
	37,276.778		37,274.432		40,888.566		41,392.329		44,664.271		45,789.797		51,181.206		49,137.516
1.15%	9,150.154	91.15%	11,439.506	91.15%	11,780.620	91.15%	11,724.048	91.15%	11,901.149	91.15%	11,691.848	91.15%	13,031.548	91.15%	13,936.219
	35,370.974		35,349.376		36,767.098		37,975.580		43,419.202		45,083.239		49,633.061		49,085.784
	73,967.600		74,527.123		76,025.871		85,506.653		99,525.458		107,900.190		111,521.781		122,268.304
1.52%	1,385.602	51.52%	1,364.758	51.52%	1,386.507	51.52%	1,544.615	51.52%	1,525.195	51.52%	1,532.461	51.52%	1,622.259	51.52%	1,846.309
4.23%	1,616.011	4.23%	1,831.827	4.23%	1,819.856	4.23%	1,801.123	4.23%	1,854.039	4.23%	1,956.585	4.23%	1,905.319	4.23%	1,918.295
	21,416.104		23,384.187		24,015.209		25,394.857		24,027.760		24,907.850		26,796.930		26,057.729
	1,337.763		1,368.161		1,464.807		1,520.483		1,455.380		1,404.855		1,539.780		1,439.774
	1,686.170		1,597.725		2,188.843		2,862.613		3,054.551		2,442.644		2,034.059		2,278.906
	22,652.298		23,608.596		24,333.758		24,852.416		28,155.009		34,573.330		33,230.225		35,943.446
	36,384.482		34,871.901		36,103.393		40,679.958		48,712.144		59,413.122		55,237.943		59,069.456
	330.241		407.080		429.188		416.330		410.686		362.194		319.724		324.087
	1,,092,277.610		1,,089,522.037		1,,150,498.250		1,,292,150.612		1,,505,005.844		1,,547,562.994		1,,574,418.271		1,,594,563.852
	13,,930,747.454		14,,011,989.063		14,,740,205.133		15,,026,390.803		16,,469,863.000		16,,860,675.000		17,,190,826.775		17,,841,481.462
41%	1,,092,277.619	7.776%	1,,089,522.034	7.805%	1,,150,498.250	8.599%	1,,292,150.612	9.156%	1,,505,005.844	9.178%	1,,547,562.994	9.158%	1,,574,418.271	8.937%	1,,594,563.852

Prilog 2.

ISKAZ O IZVOZU I UVOZU NA NEKIM VICINALNI

	VRST	ZAGORSKA ŽELJEZNICA						SLAVONSKE VICINALNE ŽELJEZNICE						LONJOPOLJSKA ŽELJEZNICA						VARAŽDIN — GOLUBOVEC					
		1901.			1903.			1901.			1903.			1901.			1903.			1901.			1903.		
		otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne
		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu	
		tona						tona						tona						tona					
1	Glina, zemlja, pijesak, kamen, šljunak	775	4.681	756	1.116	6.670	990	706	20	2.989	2.832	14	3.635	3.987	97	2.852	5.231	52	2.105	4.282	369	38	3.400	567	
2	Vino i mošt	179	360	522	250	394	459	50	139	257	54	310	355	54	52	375	74	39	540	21	—	35	5	13	1
3	Šećer, sirov, čišćen	268	1	84	427	22	742	39	5	72	65	3	63	29	3	64	21	6	98	8	—	1	10	—	
4	Šećerna repa	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	5	342	—	—	—	—	—	90	—	—	200	—
5	Duhan, duhanske tvorine	120	7	4	134	4	2	73	74	36	60	107	65	1	—	94	14	—	100	2	—	—	—	—	—
6	Rudače svakovrsne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Drvo: građevno, piljeno (korisno)	12.604	10.271	2.786	5.348	2.548	6.710	8.254	76.967	1.635	5.641	34.922	3.431	11.403	23.439	2.417	6.972	15.903	1.699	456	1.790	1.945	436	3.610	1.10
8	gorivo	10.144	133	369	6.118	245	898	62.197	46.655	2.721	45.173	94.807	588	1.545	2.649	10	3.211	6.321	45	40	—	—	1.303	563	—
9	dužice	260	2.367	17	931	1.256	491	368	11.636	552	13.652	4.475	344	889	7.645	21	86	2.568	1	—	—	—	—	—	—
10	Kora drvena	66	40	1.931	24	812	—	488	1.012	—	—	—	—	—	50	9	—	3	6	—	10	—	10	—	—
11	Konci, lanena i pamučna roba	35	5	90	29	128	372	3	51	78	10	42	81	29	1	56	30	1	105	13	—	5	12	—	
12	Vuna	—	—	23	—	—	—	2	7	56	2	3	6	—	—	3	—	—	1	—	—	—	—	—	—
13	Pamuk, sirova vata	16	2	48	—	2	92	—	—	8	—	1	46	11	—	16	8	—	12	—	—	1	2	—	—
14	Voće svježe, sušeno, pekmez	1.572	3.187	402	286	314	65	2	1	1	4	1	34	10	114	6	1	2	9	161	482	13	11	181	1
15	Lan i konoplja	4	18	19	—	18	9	—	—	23	—	2	10	—	—	9	2	1	11	—	—	20	—	—	5
16	Brašno i meljivo	1.435	238	2.739	1.713	235	2.991	500	665	447	757	4.385	672	61	73	674	125	32	847	120	41	184	111	14	22
17	Vapno, cement, sadra	1.183	2.824	1.093	1.652	2.548	605	6	31	143	30	9	274	49	24	170	130	31	408	139	7	156	94	10	
18	Poljski proizvodi: pšenica	301	263	143	108	402	19	2.549	1.845	219	2.703	1.220	268	10	2.239	4	120	2.003	8	341	—	163	201	—	19
19	ječam	81	144	41	280	1	16	1	—	1	1	42	—	1	—	13	—	2	173	1	—	1	3	—	—
20	raž	124	180	1.408	201	111	37	76	104	1	119	16	114	—	14	—	4	13	3	18	—	—	22	—	
21	kukuruza	590	503	4.949	1.740	755	6.388	117	208	497	209	127	842	15	31	383	18	1	464	297	1	475	318	11	66
22	zob	219	16	544	483	89	379	168	284	5	354	299	45	24	92	8	30	42	4	6	3	17	17	—	
23	ostale žitarice	59	187	72	138	77	63	22	3	6	26	28	10	—	101	35	11	156	42	5	—	3	2	2	1
24	repica i ostale uljike	71	13	24	12	9	8	761	45	1	33	30	5	—	90	4	21	229	3	20	—	—	1	—	—
25	komušarice	43	963	108	160	2.024	44	—	62	21	7	101	16	—	811	22	41	761	82	1	4	3	7	7	
26	krumpir, krmna repa	380	238	280	155	164	100	12	102	7	8	165	86	1	2.561	—	7	1.220	8	28	1	1	21	1	—
27	Ulja i mastila	10	22	199	11	9	148	10	—	71	35	6	62	2	—	36	1	—	50	3	1	10	9	—	1
28	Petrolej i ostala rudna ulja	280	30	455	318	22	469	13	3	207	37	10	263	2	—	238	10	1	327	28	—	25	34	—	2
29	Eksplozivne stvari	—	—	29	—	—	7	—	325	1	—	—	—	—	—	15	3	—	6	—	—	2	—	—	8
30	Sol	1.649	47	108	3.082	219	75	15	7	126	12	5	220	1	—	84	—	2	95	37	—	50	18	—	35
31	Pivo	195	3	602	164	3	314	66	27	97	93	32	110	5	3	84	23	3	168	42	—	3	23	—	3
32	Ugljen: kameni	3.672	10.667	38.745	7.801	6.998	42.492	2	6	256	1.205	2.545	229	34	—	802	50	—	739	8.543	49.749	36	9.842	46.235	20
33	drveni	1.084	2.025	60	458	541	622	297	3.375	411	43	3.254	23	23	4.730	1	20	3.288	1	43	421	—	—	541	—
34	Sijeno, slama sječka	21	1	425	20	19	246	27	197	—	43	170	10	31	284	1	1	—	—	—	—	—	—	—	45
35	Žesta i ostala žestoka pića	174	365	292	178	261	280	343	853	431	246	989	563	77	26	137	37	21	337	5	103	10	4	11	28
36	Opeke i crijep	1.740	3.118	85	3.313	3.973	366	285	30	434	198	45	1.094	106	10	374	19	—	606	1.413	—	364	527	179	210
37	Gnojiva	26	—	64	134	10	96	02	65	352	10	—	139	—	—	—	3	—	13	2	—	—	—	—	5
38	Željezo sirovo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Željezo, ocijel, željezna i ocijelna roba	588	751	1.574	635	850	1.514	55	107	721	206	129	842	138	45	240	135	12	197	152	10	272	142	64	96
40	Masti	43	239	635	47	49	91	19	74	41	9	23	82	15	7	70	3	10	71	11	17	20	8	1	20
41	Ostala roba (bez živućih i voj.)	3.906	5.662	4.428	3.410	4.116	6.430	1.201	11.888	2.432	2.340	6.187	3.958	551	3.273	1.516	521	3.395	1.859	476	935	269	212	554	202
42	Životinje: perad	5	34	4	22	34	3	—	—	2	—	—	—	—	10	—	—	—	2	2	—	23	—	—	—
43	janjad, jarci, ovnovi, koze	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	konj, mazga, magare	5	23	10	5	51	2	—	45	3	4	3	9	—	41	—	—	8	—	—	2	—	—	—	—
45	svinje	109	776	60	99	542	24	—	93	8	45	49	130	47	87	21	5	68	22	14	83	—	—	11	—
46	rogata marva	629	621	58	1.503	879	112	12	240	25	2	318	93	299	1.142	12	90	2.007	34	8	3	—	—	67	—
47	Vojnička roba	49	92	137	50	105	174	31	23	81	2	69	33	—	3	11	—	5	5	6	2	—	—	—	—
	Ukupno	44.694	51.117	66.422	42.555	37.639	73.689	78.790	157.277	15.475	76.270	154.987	11.850	19.455	50.089	10.887	17.078	38.206	11.306	16.744	54.124	4.145	16.805	52.842	3.052

Pod vlastitom prugom smatra se naslovna vicinalna željeznica (sajat). — Pod stranom prugom smatra se ma koja državna (ili u državi druga vicinalna) željeznica (Máv). — Pod inozemnom prugom smatra se željeznica izvan državnih granica (idegen).

…O IZVOZU I UVOZU NA NEKIM VICINALNIM ŽELJEZNICAMA U HRVATSKOJ U GODINAMA 1901. i 1903.

…ZNICA		VARAŽDIN — GOLUBOVEC						KRIŽEVCI — BJELOVAR — VIROVITICA						RUMA — VRDNIK						RUMA — KLENAK SAVSKA OBALA						…
1903.		1901.			1903.			1901.			1903.			1901.			1903.			1901.			1903.			1901.
…mljeno na prugu	dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu
stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu
		t o n a						t o n a						t o n a						t o n a						
52	2.105	4.282	369	38	3.400	567	2	8.685	3	322	14.743	12	77	—	970	1	—	9.826	—	—	—	—	1.030	—	5.899	6.569
39	540	21	—	35	5	13	11	316	179	789	302	39	1.023	—	—	10	—	—	17	55	—	117	3	2	272	31
6	98	8	—	1	10	—	4	53	—	63	116	2	65	—	—	5	—	—	9	—	—	1	1	—	207	31
—	—	—	90	—	—	200	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	100	2	—	—	—	—	—	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66	—	—
15.903	1.699	456	1.790	1.945	436	3.610	1.100	1.836	1.141	1.157	2.040	12.412	3.600	—	—	1.324	—	—	1.809	10	2	47	68	168	119	9.369
6.321	45	40	—	—	1.303	563	—	6.254	253	339	9.303	386	123	—	—	11	—	—	—	—	—	—	55	205	15	6.897
2.568	1	—	—	—	—	—	—	64	1.603	68	303	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92	—	4.943
3	6	—	10	—	10	—	—	31	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	105	13	—	5	12	—	8	25	5	54	53	6	22	—	—	1	—	—	1	—	—	1	4	1	37	5
—	1	—	—	—	—	—	—	2	1	1	2	13	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	3	2	8
—	12	—	—	1	2	—	—	16	1	27	42	3	—	—	—	—	—	—	20	4	—	—	—	—	20	—
2	9	161	482	13	11	181	10	46	542	4	21	1	1	—	—	—	—	—	—	481	6.064	2	61	2.429	1.087	1.306
1	11	—	—	20	—	—	51	—	1	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—
32	847	120	41	184	111	14	227	118	490	352	165	727	738	—	—	130	—	—	181	18	3	6	18	3	26	410
31	408	139	7	156	94	10	4	442	15	182	580	42	1.156	—	—	20	—	—	—	—	—	30	—	—	58	36
2.003	8	341	—	163	201	—	192	155	2.956	337	691	2.739	458	—	13	—	—	—	—	25	64	4	1.057	66	—	145
2	173	1	—	1	3	—	—	21	—	20	1	—	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10	—	8
13	3	18	—	—	22	—	5	124	146	10	157	151	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	464	297	1	475	318	11	664	34	162	11	130	52	51	—	10	—	—	—	—	103	118	—	68	260	4	80
42	4	6	3	17	17	—	6	134	73	5	82	154	48	—	—	—	—	—	8	—	—	1	46	1	—	13
156	42	5	—	3	2	2	15	135	214	198	245	192	173	—	—	—	—	—	—	12	—	—	2	—	16	5
229	3	20	—	—	1	—	—	32	231	7	24	45	3	—	—	—	—	—	—	2	1	—	10	—	75	—
761	82	1	4	3	7	7	4	164	1.485	9	51	2.391	7	—	—	—	—	—	—	1	—	—	8	36	2	4
1.220	8	28	1	1	21	1	—	313	281	25	69	136	11	—	—	2	—	—	—	—	—	22	1	—	33	14
—	50	3	1	10	9	—	11	15	2	25	11	16	67	—	—	23	—	1	21	33	—	1	4	19	44	11
1	327	28	—	25	34	—	26	38	—	225	121	2	264	—	—	7	—	—	19	14	—	15	18	—	5	28
—	6	—	—	2	—	—	8	—	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	95	37	—	50	18	—	35	42	—	88	31	—	340	—	—	5	—	—	11	1	—	—	—	—	1	1
3	168	42	—	3	23	—	3	13	—	284	50	4	412	—	—	23	—	—	11	4	—	2	32	—	30	5
—	739	8.543	49.749	36	9.842	46.235	20	10.573	410	1.022	17.449	15.372	2.004	—	27.590	1	—	71.577	—	2	—	187	3	—	1.956	5
3.288	1	43	421	—	—	541	—	27	2.845	1.001	44	2.816	1.053	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	45	3	—	43	2	—	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	337	5	103	10	4	11	28	22	1	90	92	12	183	—	1	4	—	1	4	1	—	14	3	3	99	12
—	606	1.413	—	364	527	179	210	4.812	85	505	5.727	650	706	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	15	175
—	13	2	—	—	—	—	5	1	—	41	10	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	197	152	10	272	142	64	96	391	49	250	444	109	199	—	—	18	—	52	29	—	19	3	24	54	41	50
10	71	11	17	20	8	1	20	11	30	51	4	14	47	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	34	5	7
3.395	1.859	476	935	269	212	554	202	3.178	4.885	5.495	2.081	3.321	2.405	—	93	130	—	33	74	188	153	50	168	519	572	956
—	2	2	—	23	—	—	—	111	194	5	251	49	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	2	—	—	—	—	—	20	1	—	15	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
68	22	14	83	—	—	11	—	9	157	—	—	204	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	52	—	—
2.007	34	8	3	—	—	67	—	24	2.854	9	25	3.560	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	3
5	5	6	2	—	—	—	—	1	201	100	1	283	6	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—
38.206	11.306	16.744	54.124	4.145	16.805	52.842	3.052	38.276	21.522	13.269	55.464	46.017	15.327	—	28.677	1.715	—	81.541	2.217	967	6.427	503	2.688	4.023	10.646	31.190

…se željeznica izvan državnih granica (idegen).

	RUMA — KLENAK SAVSKA OBALA						VINKOVCI — BRČKO						VINKOVCI — ŽUPANJA SAVSKA OBALA					
	1901.			1903.			1901.			1903.			1901.			1903.		
dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne	otpremljeno na prugu		dopremljeno sa pruge inozemne
	vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu		vlastitu	stranu	
	t o n a						t o n a						t o n a					
—	—	—	—	1.030	—	5.899	6.569	—	565	2.837	—	888	—	—	1	—	—	113
17	55	—	117	3	2	272	31	11	480	26	3	489	17	7	29	9	1	137
9	—	—	1	1	—	207	31	—	482	65	—	533	1	—	2	5	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	17	—	6	12	—	2	—	—	1	—	—	—
—	—	—	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.809	10	2	47	68	168	119	9.369	22.789	317	12.857	39.435	289	1	2	—	1.156	534	960
—	—	—	—	55	205	15	6.897	6.105	—	5.808	5.384	—	—	11	23	1.027	10	58
—	—	—	—	—	92	—	4.943	3.299	25	3.198	3.653	77	—	11	—	1.120	388	—
—	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	400	—	—	—	—	149	—	—
1	—	—	1	4	1	37	5	2	49	9	2	126	5	1	7	6	11	32
—	3	—	1	—	3	2	8	—	25	7	—	1	—	—	—	1	—	—
20	4	—	—	—	—	20	—	1	14	3	—	3	—	—	—	—	—	5
—	481	6.064	2	61	2.429	1.087	1.306	9.280	667	627	4.776	837	—	2	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	4	—	—	3	8	2	3	—	—	—	—	—	1
181	18	3	6	18	3	26	410	8	750	104	13	810	11	1	27	43	3	310
—	—	—	30	—	—	58	36	—	99	7	—	177	—	—	10	5	2	98
—	25	64	4	1.057	66	—	145	17	110	100	189	145	—	—	—	33	137	—
—	—	—	—	1	10	—	8	—	—	8	52	1	—	—	—	18	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51	—	—
—	103	118	—	68	260	4	80	46	82	81	12	911	—	10	—	20	2	48
8	—	—	1	46	1	—	13	12	108	2	17	1	—	11	—	24	79	1
—	12	—	—	2	—	16	5	—	3	2	—	2	—	—	—	—	—	1
—	2	1	—	10	—	75	—	—	2	2	30	—	—	—	—	—	—	3
—	1	—	—	8	36	2	4	—	211	2	—	14	—	—	—	—	—	1
—	—	—	22	1	—	33	14	—	285	13	11	312	—	—	—	—	—	3
21	33	—	1	4	19	44	11	—	14	2	1	35	—	—	—	1	—	4
19	14	—	15	18	—	5	28	—	47	24	—	64	—	1	8	4	—	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	2	—	—	—
11	1	—	—	—	—	1	1	—	2	1	—	3	—	—	—	—	—	—
11	4	—	2	32	—	30	5	—	200	53	—	156	—	—	—	13	1	32
—	2	—	187	3	—	1.956	5	—	153	1	10	274	4	—	4	—	—	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	46	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120	—	—	—	—	—	—	—
4	1	—	14	3	3	99	12	51	164	17	67	244	—	10	—	8	9	70
—	10	—	—	—	—	15	175	—	32	95	—	20	3	—	11	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	4	—	—	—	1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	—	19	3	24	54	41	50	2	118	55	335	90	—	4	—	16	2	246
3	—	—	—	—	34	5	7	1	23	3	3	10	45	—	9	2	—	3
74	188	153	50	168	519	572	956	766	1.009	709	793	975	—	1.992	—	349	6.926	5.184
—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	34	—	34	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	21	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	4	52	—	—	162	—	2	40	—	—	27	—	31	5	—
—	—	—	—	1	—	2	3	2.498	—	—	4.111	32	—	29	—	19	32	1
—	—	—	—	—	—	—	—	23	43	—	17	28	—	—	—	—	—	—
2.217	967	6.427	503	2.688	4.023	10.646	31.190	45.095	6.092	26.738	59.522	7.556	464	4.238	408	4.111	8.143	7.412

Pruga otvorena 30. rujna 1901.

Prilog 4.

GRAĐEVNA I POSLOVNA DULJINA VICINALNIH ŽELJEZNICA NA TERITORIJU HRVATSKE KONCEM GODINE 1918.

Pruga	duljina u km			
	građevna	poslovna	građevna	poslovna
Paušalovana zagorska željeznica:				
Zagrešić — Čakovec (99.644 km) — Hrv. granica na Dravi	89.910	90.1		
Zabok — Krapina	16.105	16.2	106.015	106.3
Vicinalne željeznice A) razreda				
1. Slavonske vicinalne željeznice:				
Osijek — Nova Kapela Batrina	106.933	108.0		
Pleternica — Velika	24.979	25.2	131.912	133.2
2. Našice — Granica prema B. Szt. Lörincu:				
Našice — Hrv. granica na Dravi	57.329	56.0		
Noskovci — Dravska obala	0.816	0.6	58.245	56.6
Ostale vicinalne željeznice				
1. Varaždin — Golubovec	33.724	33.7		
Očura — Sv. Jakov	2.914	2.8	36.638	36.5
2. Društvo v. ž. Križevci—Bjelovar—Virovitica,				
Križevci — Kloštar — Virovitica	90.163	90.7		
Bjelovar — Garešnica	54.532	54.5		
Pavlovac — Dražica — Grubišno-polje	14.967	14.9		
Kloštar — Koprivnica	34.197	35.1	193.859	195.2
3. Lonjskopoljska parovož. željeznica:				
Dugo Selo — Novska	83.468	84.3		
Banovajaruga — Pakrac	29.535	30.1	113.003	114.4
4. I. Krajiška jugozapadna vicinalna željeznica:				
Caprag — Karlovac	101.122	102.2		
Karlovac — Bubnjarci (Ljub. up.) 28.317 i Karlovac — Bubnjarci (Zagreb. upr.) 0.422	28.739	28.7	129.861	130.9
5. Petrovaradin — Beočin			17.648	17.2
6. Ruma — Klenak Savska obala			30.705	30.9
7. Dravsko-Savske sjed. vic. željeznice:				
Osijek — Strizivojna Vrpolje	46.793	47.7		
Osijek — Dravska obala	1.967	2.8		
Osijek — Vinkovci	32.847	33.6		
Vinkovci — Županja Savska obala	32.680	33.4	114.287	117.5
8. Vinkovci — Brčko:				
Vinkovci — Brčko	52.121	51.6		
Gunja — Sava	1.671	1.2	53.792	52.8
9. Dunavsko-Savske vic. željeznice:				
Šid — Sremska Rača	28.292	28.2		
Ilača — Vukovar	24.846	25.4	53.138	53.6
10. Zabok — Gornja Stubica			13.400	13.4
Industrijske tračnice vic. željeznica				8.1
11. Vicinalna željeznica Barč—Pakrac:				
Pakrac — Granica kod Barča	91.923	93.6		
Terezovac Suhopolje — Slatina	17.210	16.9		
Bastaji — Končanica Zdenci	12.587	12.6	121.720	123.1
Industrij. tračnice Barč — Pakrac				27.9
Privatne željeznice				
1. Slavonska Dravska željeznica (kolosjek 1.00 m):				
Osijek — Belišće — Noskovci	81.363			
Moslavina — Voćin — Rupnica	60.600			
Mislavac — Orahovica	6.200			
Humljani — Slatinski Drenovac	7.400			
Belišće (Drava) — Prandauovci	21.500			
Belišće (Drava) — D. Miholjac	4.700			181.7
2. Zagreb — Samobor 18.809 i Zagreb — Samobor — Zap. kolodvor 0.899 (0.76 m)				19.7
Ukupno				1419.0

Prilog 3.

ISKAZ

poslovnih duljina pruga državnih željeznica i onih povl. južne željeznice, skupa sa industrijskim tračnicama, koje su do konca godine 1918. bile u pogonu na teritoriju Hrvatske.

Državne željeznice

1.	Granica Hrvatske kod Gyékényesa — Zagreb gl. kol.	100.782 km	
	Industrijske tračnice na toj pruzi	7.047 „	
2.	Zagreb glavni kolodvor — Ogranak na Sav. c. . .	1.804 „	
3.	Ogranak prema Sisku — Rijeka	224.738 „	
	Industrijske tračnice na toj crti	11.236 „	
4.	Sisak — Brod na Savi	153.524 „	
	Industrijske tračnice na toj crti	5.537 „	
5.	Sunja — Dobrljin	25.509 „	
	Industrijske tračnice na toj crti	13.950 „	
6.	Brod na Savi — Osijek	119.345 „	
	Industrijske tračnice na toj crti	1.094 „	
7.	Vinkovci — Inđija	115.542 „	
	Industrijske tračnice na toj crti	4.495 „	
8.	Osijek — Hrv. granica prema Villány-u	1.900 „	
9.	Petrovaradin (Granica Hrv.) — Zemun (Gran. Hrv.)	72.610 „	
	Industrijske tračnice na toj crti	1.429 „	
10.	Strizivojna Vrpolje — Šamac	19.712 „	
	Šamac — Savska obala	1.500 „	
11.	Vinkovci — Dalj (spojna pruga)	0.591 „	
12.	Dalj — Erdut (trajekt)	10.309 „	
13.	Borovo — Vukovar	3.075 „	
	Vukovar — Vukovar Savska obala	0.285 „	
14.	Zagreb glavni kolodvor — Zagreb južni kolodvor .	2.098 „	
15.	Brod na Savi — Granica prema B.	1.827 „	
16.	Ogulin — Plaški — Vrhovine	937 „	968.874 km

Povl. Južna željeznica

1.	Harmica Granica Hrv. — Sisak	76.722 km	
	Industrijske tračnice na toj crti	8.557 „	
2.	Na crti Murakeresztur — Barč, siječe pruga dva put Hrvatsku	7.100 „	
3.	Granica Hrvatske prema Šenpeteru — Rijeka . .	3.255 „	95.634 km

Sveukupna poslovna duljina na teritoriju Hrvatske 1,064.508 km

Prilog 5.

ISKAZ

o izdanim pretkoncesijama, odnosno produljenju istih i ophodnjama na prugama u Hrvatskoj do godine 1914. prema službenom listu »Vasúti és közlekédesi közlöny« (Željeznički i prometni vjesnik) i dnevnim listovima. (Imena koncesionara ostavljam u originalu).

1. *Gračani do Sljemena i vrhunca,* izdana Dru. Dežmanu i D. Plavšiću, prvi put dne 1. VI. 1913.
2. *Antunovac—Noskovci,* dana pretkoncesija društvu vicinalnih željeznica Križevci—Bjelovar—Virovitica. Produljena 13. travnja 1913. na 1 godinu.
3. *Bjelovar—Novoselec—Križ* ili *Palančani—Ivanić grad.* Izdana Dr. Gjuričić Biorac Miklosu i Gjurgjević Vasulu, produljena 5. lipnja 1913. god. na 1 godinu.
4. *Brestanovci—Slatina,* pretkoncesija izdana društvu Slavonskih dravskih željeznica sa širinom tračnica od 1 m (kao i ostale pruge te željeznice). Izdana dne 22. IX. 1913. (Prvi put).
5. *Bakar—Crikvenica,* izdana Bataglieriniu Istvánu, Karpáti Rezsö-u, Markusu Ágostonu i Szabó Józsefu, na 20. X. 1913. Pretkoncesija predviđa na toj pruzi električni pogon.
6. *Dolnji Miholjac—Našice.* Pretkoncesija izdana prviput god. 1910. Pretkoncesionari Gfrerer, Schoch és Grossmann iz Pešte. Vlasnici firme bili su poduzetnici za gradnju željeznica i pribavljanje pretkoncesija.
7. *Zemun—Buzine.* Pretkoncesionar nije označen u oglasu. Izdana pretkoncesija 23. V. 1913. na 1 godinu.
8. *Novisad—Petrovaradin.* Izdana neoznačenom pretkoncesionaru u kolovozu 1914. na 1 godinu.
9. *Rijeka—Crikvenica—Selce—Novi.* Kao pretkoncesionar označena je »Magyar bank és kereskedelmi r. t.« (Madarska banka i trgovačko d. d.). Izdana je 6. I. 1912., odnosno 20. XII. 1912.; predviđa se električni pogon.
10. *Grk—Bosanska granica;* normalna ili uskotračna pruga. Pretkoncesionari Gfrerer, Schoch és Grossmann iz Pešte. Izdana 22. travnja 1914.
11. *Grabovac—Vikovac* — šumska željeznica. Pretkoncesionari Pilepić Rudolf i Rogić Ivan. Izdana prvi put 28. V. 1913.
12. *Koprivnica—Varaždin* ili *Martijanec—Ludbreg, odnosno do Varaždinskih Toplica.* Pretkoncesija izdana društvu vic. željeznica Križevac—Bjelovar—Našice na 16. II. 1914. Ta pruga je djelomično izgrađena kao državna željeznica.
13. *Kutina—Mikleuš;* izdano Šumarskom ravnateljstvu u Zagrebu kao uskotračna 28. XI. 1913. god., prvi put; produljena 1. XII. 1914.
14. *Leskovac—Lasinja—Vrginmost;* izdana I. jugozapadnoj krajiškoj vic. željeznici 13. travnja 1913. na 1 godinu.
15. *Mitrovica—Ilok—Zemun;* izdana D. Plavšiću 22. travnja 1913. Produljena?
16. *Našice—Đakovo:* izdana tvrtci Gfrerer, Schoch és Grossmann 29. III. 1904., produljena 18. IV. 1913. na 1 godinu.
17. *Ogulin—Bihač granica.* Pretkoncesionar Plavšić Dušan; izdana 1. VIII. 1913., prvi put.
18. *Zabok—Krapinske Toplice—Slanipotok, eventualno Šestine.* Izdana Ivanu Obadu 2. III. 1914. na 1 godinu.
19. *Požega—Velika;* izdana društvu Slavonske vic. željeznice 7. VI. 1907., prvi put.
20. *Varaždin—granica* izdana kompaniji Gerstner és Megyeri 11. VI. 1911. po prvi put.
21. *Vinkovci—Šamac drž. granica* (37 km); ophodnja obdržana (po Tominac: IV/A Függelék — Priključak). Pretkoncesija izdana ug. drž. željeznicama.
22. *Zabok—Stubica* (13,4 km). Ophodnja (po Tominac: Függelék i t. d.) 13. XI. 1906. Pretkoncesija izdana Ivanu Obadu, Sv. Ivan Zelina. Građevna glavnica kruna 1,391.000.— = po 1 km kruna 103.784.—.
23. *Varaždin—Vinica* (19,6 km). Ophodnja obdržana (po Tominac: Függelék i t. d.) 12. VIII. 1912.
24. *Križevci—Varaždin* (52,4 km). Pretkoncesija izdana nepoznatoga datuma Viktoru Šimončiću, Križevci.
25. *Krapina—Rogatec* (14 km). Pretkoncesija izdana firmi Gfrerer, Schoch és Grossmann, Pešta. U međuvremenu izgrađena kao državna pruga.

Prilog 6.

RAZVITAK SAOBRAĆAJA U HRVATSKOJ

Da se vidi, kako se već u prvim godinama željezničkog posla razvijao saobraćaj, sastavio sam na temelju službenih iskaza niže sadržanu skrižaljku. Prema tome je u razmaku od god. 1881. do god. 1889. bio na prugama u Hrvatskoj i to:

1.	Hrv. granica kod Zakánya	do	Zagreba
2.	Zagreb	„	Srp. Moravica
3.	Srp. Moravice	„	Rijeke
4.	Sisak	„	Sunje
5.	Sunja	„	Volinje
6.	Sunja	„	Nove Gradiške
7.	Nova Gradiška	„	Broda i
8.	Zagreb	„	Siska kao »peage« od 17. IX. 1889.

slijedeći rezultat:

god. 1881.	121.164.863	brutotona-kilometara
„ 1882.	186.120.350	„ „
„ 1883.	255.802.810	„ „
„ 1884.	269.480.472	„ „
„ 1885.	308.269.999	„ „
„ 1886.	316.372.322	„ „
„ 1887.	482.014.874	„ „
„ 1888.	398.725.886	„ „
„ 1889.	650.648.367	„ „

Posljednja svota čini 10,39% bruto-tona-kilometara polučenih na *ukupnim* prugama državnih željeznica u iznosu od 6,259.489.100 bruto-tona-kilometara. (Vidi iskaz u prilogu pod 1).

Prilog 7.

ISKAZ

željezničkih saveznih robnih tarifa, koje su tangirale teritorij Hrvatske koncem 1918. godine

1. Ugarski željeznički savez.
2. Savez c. k. austrijskih drž. želj. i povl. južne željeznice.
3. Austrijski jadranski želj. savez.
4. Ugarsko-jadranski želj. savez.
5. Ugarsko-talijanski promet via Ancona i Venecija.
6. Galičko-jadranski želj. savez.
7. Zapadno-ugarsko-austrijski želj. savez.
8. Austro-ugarski želj. savez.
9. Jugozapadno-austrijsko-ugarski želj. savez.
10. Jugozapadnougarsko-doljnoaustrijski i gornještajerski želj. savez.
11. Austrougarsko-bosanski želj. savez.
12. Ugarsko-bosanski želj. savez.
13. Južno-njemačko-austro-ugarski želj. savez.
14. Sasko-austrougarski želj. savez.
15. Njemačko-austrougarski želj. savez (preko Njemačke u Luxemburg, Belgiju i Nizozemsku).
16. Zapadnonjemačko-austrougarski želj. savez.
17. Austrougarsko-bavarski želj. savez.
18. Rajnskowestfalski-austrougarski želj. savez.
19. Istočnonjemačko-ugarski želj. savez.
20. Sjevernonjemačko-ugarski želj. savez.
21. Gornjošlezko-ugarski ugljeni promet.
22. Njemačko-austrougarski lučki promet.
23. Sveze Chemins de fer de l'Est (Tarifa Dio I. Odio B).
24. Sveze sa Chemins de fer du Nord (Tarifa Dio II. svezak 2).
25. Južnofrancusko-austrougarski želj. savez (Tarifa Dio II., svezak 2).
26. Talijansko-austrougarski želj. savez (Dio I. Odio A, B, C i t. d.).
27. Jugozapadno-austrougarski pogranični promet.
28. Aurstrougarsko-švicarski želj. savez (Dio I. Odio B, skupni svezak A do D. Dio II. svezak 2. i t. d.).
29. Austrougarsko-rumunjski želj. savez (Tarifa Din I. Odio A i B, Dio II. svezak 3.).
30. Promet Austrougarska—Bugarska, Srbija i Turska (sa sjev. i juž. Njemačkom).
31. Promet njemačko-srpski- bugarski i turski (sa Njemačkom sjev. i juž.).
33. Austrougarsko-ruska savezna tarifa (Tarifa Dio I. do IV. i iznimna tarifa IV. do V.).

PRETOVARNI PROMET

34. Petovarni promet via Barč sa balkanskim državama.
35. Sjeveronjemačko-dunavski pretovarni promet preko Beča sa balkanskim državama.
36. Dunavsko-rajnsko-majnski pretovarni promet sa Ugarskom.

Prilog 8.

NAREDBA

kraljevskog mađarskog ministra za javne radnje i promet od 20. travnja 1868., izdana pod brojem 4.973, a tiče se dozvola za gradnju svakovrsnih privatnih željeznica na području mađarske krune.

Dotle, dok zakonodavstvo konačno ne izda odredbe o gradnji mađarskih željeznica, određuje se privremeno:

§ I.

Ako bilo koji poduzetnik za vlastitu porabu i na vlastitom zemljištu ili uz dozvolu vlasnika zemljišta, koja se prethodno mora pokazati, na tuđem zemljištu započne gradnju željeznice, dovoljna je obična dozvola.

Ova dozvola izdaje se iza saslušanja vladinih stručnjaka.

Za gradnju pak onakve željeznice, kojoj je zadaća da služi kao sredstvo za javnu otpremu osoba i robe ili kojom se bilo koji državni put pretvara u bilo kakvu željeznicu, potrebna je od strane vlade naročita dozvola, i to:

a) za predradnje,

b) za izgradnju same pruge i zgrada, koje joj pripadaju.

§ II.

Izdavanje dozvole za predradnje radi gradnje raznovrsnih željeznica pripada kr. mađarskom ministarstvu za javne radnje i promet, koje prije moli mišljenje kr. mađarskog ministra za obrt i trgovinu i zajedničkog ministra rata. Dozvolu za gradnju vatrenih željeznica daje iza prethodnog raspravljanja prema zakonodavstvu njegovo veličanstvo.

§ III.

Dozvola za predradnje (§ I. a) daje se isto tako pojedincima kao i propisno sastavljenim društvima i onim osobama, koje će tek naknadno sastaviti društvo.

Ta dozvola izdaje se međutim samo onda, ako protiv toga s obzirom na osobu molitelja i s obzirom na privatno-pravne i javne obzire ne postoje zapreke.

Ako tu dozvolu traži društvo, koje je tek u stvaranju, izdaje se ona samo uz uvjet, da molitelji ispunjavaju sve one pretpostavke, koje se nalaze u domaćim zakonima, a potrebne su za prethodnu dozvolu, da se utemelji društvo.

Osobe i društva, koje žele dobiti dozvolu, dužna su radi toga zamoliti kr. mađarsko ministarstvo za javne radnje i promet i molbi priložiti nacrte o poduzeću, napose smjer, kojim bi se imala graditi pruga, barem u općim skicama, i označiti vrijeme, u kojem kane započeti, odnosno dovršiti predradnje.

§ IV.

Dozvolom za predradnje željeznice dobiva molitelj samo pravo, da vlastitim sredstvima izvrši prethodne radnje potrebne za gradnju pruge u smislu zakona, koji postoje, da ih provodi uz nadzor vlasti i da započne potrebne izmjere i radnje za iskolčenje.

Tom dozvolom ne dobiva molitelj nikakvu prednost za gradnju pruge, niti dobiva ikakvo isključivo pravo naročite vrste.

Prema tome se dozvola za predradnje može za istu prugu izdati većem broju raznih osoba. Ta dozvola vrijedi samo za u njoj izrijekom utvrđeno vrijeme, a kad to vrijeme mine, smatra se, da je prestala; produljenje međutim ili ponovno izdanje moguće je, ali samo uz naprijed spomenute uvjete, pa se ono može moliti i dati.

§ V.

Da se postigne dozvola za gradnju željeznice, mora se molba podnijeti kr. mađarskom ministarstvu za javne radnje i promet, koje potvrđuje:

1. da su molioci dobili dozvolu za predradnje,
2. da predložena željeznica služi općim svrhama,
3. na koji način će se namaknuti novac potreban za izvršivanje predradnja,
4. molbi se ima priložiti nacrt cijelog poduzeća, tehnički nacrt i proračun.

Ministru za javne radnje i promet pripada pravo, da prema prilikama traži od molioca da za dozvolu položi sigurnost (kauciju), a od društva, da iskažu, da su sudionici osigurali dovoljan novčani temelj.

§ VI.

Prije nego što se molba za izgradnju koje željeznice iza provedene rasprave pred zakonodavstvom podnese na potvrdu najvišem mjestu, treba temeljito istražiti, nije li sama gradnja ili njezini pojedini dijelovi takve naravi, da bi bili u suprotnosti zakonima, koji postoje, ili javnim obzirima, pa bi se protivili prije stečenim privatnim pravima.

Napose valja paziti kod gradnje pruge, da se izbjegne svakom oštećivanju susjednih zemljišta i zgrada. Radi toga šalje ministarstvo za javne radnje i promet u svakom pojedinom slučaju pod vodstvom vlastitog izaslanika povjerenstvo, koje se sastoji iz stručnjaka i koje posredstvom zajedničkog ministarstva rata, nadležnih upravnih oblasti, zatim pozvanog društva i posjednika, ako je potrebno, pohađa prugu na samom mjestu, utvrđuje potrebne građevne odredbe s obzirom na javnu sigurnost prometa i posla, i posljedicu postupka prikaže kr. mađarskom ministarstvu za javne radnje i promet radi potvrde.

§ VIII.[1]

Dozvola za gradnju željeznice određene za javnu porabu izdaje se samo za jedno određeno vrijeme. To vrijeme ne može prekoračiti devedeset godina, ali s obzirom na prilike može se protezati i na manji broj godina.

Rok trajanja dozvole počinje danom, kojega se željeznica cijela ili njezin dio otvara za porabu općinstva.

§ VIII.[1]

Kad prođe rok dozvole prelazi vlasništvo same željeznice sa zemljištem i građevine koje joj pripadaju, bezodvlačno i bez svake naknade neposredno na državu.

[1] § VIII. stavljen je dvaput, ali nema § VII.

Poduzeće je dužno željeznicu skupa sa svim pripacima predati u uporabljivu stanju. Vlastima se napose nalaže, da se pobrinu, da se u pet godina prije isteka povlastice odmah provedu potrebni popravci, na što se poduzeće može prinuditi u određenom slučaju prilisnim sredstvima.

§ IX.

S dozvolom za gradnju željeznice spojene su redovno (ako dozvola ne sadržava naročita ograničenja ili uvjete) ove povlastice:

a) željezničko poduzeće dobiva izdavanjem dozvole isključivo pravo na gradnju željeznice prema potvrđenim nacrtima u određenom pravcu.

Ako zbog gradnje željeznice do njezina dovršenja treba graditi za dopremu građevnih pomagala uzgrednu prugu, mora se za to tražiti građevna dozvola, a ako se pruga ima graditi na tuđem zemljištu, treba priložiti i privolu vlasnika zemljišta.

b) Željezničko poduzeće dobiva izdavanjem dozvole isključivo pravo za gradnju željeznice time, da za trajanja dozvole nitko ne smije za porabu općinstva graditi takvu željeznicu, koja spaja iste konačne točke ili takvu, koja po novim ratnonaučnim, političkim ili trgovačkim obzirima ne bi doticala važne međutomne točke.

Vladi ostaje međutim pravo, da u toku dozvole da dozvolu za gradnju pobočnih pruga ili za gradnju putova kao nastavka dozvoljene željeznice drugim privatnim poduzećima ili da takve željeznice gradi na državni trošak.

c) Pravo izvlazbe daje se poduzećima za gradnju javnih željeznica u smislu izvlazbenih zakona, ali samo na ona područja, koja su za podizanje poduzeća prijeko potrebna.

Odredba o potrebi te mjere pripada ministarstvu za javne radnje i promet. Prije porabe toga izvlazbenog prava dužno je poduzeće za gradnju željeznice da se radi nabave zemljišta i odštete prijateljski nagodi i samo onda, ako taj pokušaj ne bi pošao za rukom, može se obratiti na ministarstvo za javne radnje i promet, da ono formalno donese odredbe o izvlazbi. Čim izvlazbena odredba postane pravomoćna, dužno je željezničko poduzeće isposlovati procjenu izvlazbenog zemljišta i po toj procjeni utvrđenu svotu isplatiti vlasniku zemljišta, odnosno, ako je zbog uskrate primitka ili drugog kojeg pravnog uzroka nije moguće isplatiti, položiti je kod suda; iza toga dobiva poduzeće pravo vlasništva zemljišta, te se gradnja ne može zapriječiti.

Ako se međutim kod procjene ne budu držala pravila o sudskom postupku, onda vlasniku, koji drži da mu pripada veća odšteta, preostaje zakonski put. Na sličan način valja postupati kod donošenja odredbe s obzirom na privremenu porabu tuđeg vlasništva, koje je zbog izvedbe pothvata u toku gradnje željeznice prijeko potrebno.

d) Poduzeće dobiva dozvolom pravo, da može otpremati na sagrađenoj željeznici osobe i stvari po utvrđenom cjeniku, ako ta otprema po poštanskom pravu nije pridržana poštanskom poduzeću.

§ X.

Dozvoljena željeznička poduzeća imaju nasuprot osim u općim zakonima sadržanih dužnosti držati i ove dužnosti prema državi:

a) Željeznička poduzeća dužna su prije izvedbe dozvoljene gradnje željeznice radi potvrde podnijeti i djelomične nacrte, iz kojih se moraju razabrati usponi i zavoji, zatim pritisak i širina tračnica, pri čemu moraju nastojati da se pridržavaju jednakih mjera i dozvoljene širine pruge; dužna su zatim kod gradnje željeznice i pojedinih predmeta držati se općih građevnih, te njima postavljenih posebnih pravila.

Ovamo pripadaju osobito vatropogibeljna i ostala pravila protiv povrede i t. d.

b) Željeznička poduzeća dužna su naknaditi svaku štetu na javnom i privatnom vlasništvu, koja nastane u toku gradnje pruge, dužna su osim toga brinuti se za takve uređaje, da susjedna zemljišta, zgrade i t. d. željeznica ni za trajanja gradnje, ni poslije ma kako ne ošteti; za takva rušenja obvezuju se na odštetu.

c) Ako koja željeznica javne putove, mostove, staze i t. d., ili ostala prometna sredstva potpuno ili djelomično ometa, ili učini, da postanu neprohodni, dužna su željeznička poduzeća ometeni promet uspostaviti na drugi način.

Objekte izgrađene mjesto razrušenih ili neprohodnih putova, mostova i t. d., dužni su uzdržavati u uporabljivu stanju oni, koji su bili dužni uzdržavati prijašnje putove, mostove i t. d.

Oni mogu međutim tražiti od željezničkih poduzeća djelomičnu naknadu troškova, t. j. onoliko, koliko su troškovi uzdržavanja tih putova, mostova i t. d., porasli zbog gradnje željeznice.

Ako se opet za uspostavljanje prometa, koji je zapriječila željeznica, potrebne naročite građevine, koje prije nisu postojale, na pr. mostovi, nasipi i t. d., ima željezničko poduzeće snositi ne samo prvu izgradnju, nego i buduće troškove uzdržavanja.

d) Ako željeznica ide kojim javnim putem, mostom ili nasipom, dužno je željezničko poduzeće prema naredbi vlasti brinuti se za osiguranje odgovarajućom ogradom (zatvorom), te se sporazumjeti s vlastima i zbog porabe puta, mosta ili nasipa. Za ogradu (zatvor) valja se pobrinuti i u onom slučaju, kada koji javni put ide preko željeznice ili ulazi ondje, gdje se na pr. kod staničkih mjesta prema odredbama vlasti pokazuje, da je potrebno zatvaranje željeznice.

e) Cjenici, koji se tiču otpreme osoba i robe i nuzgrednih pristojbi, ima društvo radi potvrde u vrijeme i na način određen u dozvoli podnijeti ministarstvu za javne radnje i promet.

Kod utvrđivanja cjenika valja uzeti u obzir sve okolnosti unosnosti željeznice, cjenike susjednih željeznica i t. d.

Cjenik se ima proglasiti, te vlada pridržava pravo, da onda, ako čisti prihod željeznice prekoračuje 15% temeljne glavnice, snizi cijene iz obzira pravičnosti.

f) Željezničko poduzeće dužno je kod željezničkog posla držati se svih poslovnih pravila, koja postoje.

Željezničko poduzeće dužno je prema tome u smislu § 68 poslovnog reda otpremati poštanske pošiljke i poštanske službenike besplatno.

Ako vlada kani željeznice upotrebiti za otpremu vojnih četa ili vojničkih predmeta, dužni su poduzetnici radi toga pružiti za takvu otpremu uporabljiva pomagala s jednakim stavkama uz odštetu i to prema dozvoli željeznice ili prema naročitim općim pravilima.

g) Željezničko poduzeće dužno je sa susjednim željeznicama (bilo da su one u času dozvole već izgrađene, ili će biti ubuduće izgrađene) i poslovnim pomagalima za uzajamnu potporu i uopće o uzajamnom uređenju prometnih odnošaja, sporazumno se dogovarati o voznom redu željeznice. Ako u tome ne bi došlo do prijateljskog sporazuma, ili ako uglavljeni sporazum ne bi odgovarao javnim probicima, poželjne će odredbe dati ureda radi ministarstvo za javne radnje i promet, a te su odredbe dužna željeznička poduzeća poslušati.

h) Željeznička poduzeća dužna su dopustiti na vlastitom tlu uspostavu državnih brzojavnih pruga ili od vremena do vremena dopustiti besplatnu porabu vlastitih brzojavnih strojeva.

i) Željeznička poduzeća nisu bez dozvole vlade vlasna izdavati obveznice ili dionice ili sklapati zajmove u obliku nadoplata na dionice.

Spomenute dužnosti željezničkih poduzeća služe za mjerilo, ako s obzirom na to u dozvoli nije sadržan naročiti izuzetak.

Ostavlja se vladi na volju, da pojedina željeznička poduzeća prema prilikama oprosti od ove ili one dužnosti, ili s druge strane, da u sasvim naročitim slučajevima, na pr. ako država preuzme prema poduzeću osiguranje kamata i t. d., pri izdanju dozvole ugovori i druge dužnosti.

§ XI.

Dana željeznička dozvola propada:

a) Ako prođe vrijeme, za koje je izdana;

b) ako se ne drži rok utvrđen za dovršenje pruge ili pojedinih komada pruge, zatim za otvorenje posla točno određen u dozvoli rok, pretpostavljajući da što se

toga tiče ne postoje naročiti uvažavanja vrijedni uzroci, na pr. neodstranjivi i unaprijed nepredvidljivi događaji, zbog kojih nije bilo moguće od vlade isposlovati oprost.

U slučaju b) stečeno pravo vlasništva na zemlje, zgrade i t. d. (kraj držanja zakonske izvlazbe) ostaje doduše poduzetnicima, ali ostaje vladi slobodno dozvolu za gradnju spomenute željeznice predati drugom kojem poduzeću ili tu gradnju izvršiti na državni trošak.

§ XII.

Ako koje željezničko poduzeće na ponovne opomene nadležnih vlasti ne izvrši njihove naredbe, ili ako radi protivno temeljnim ustanovama dozvole ili željezničkog reda, može ministarstvo za javne radnje i promet dozvoljenoj željeznici postaviti zatvor (sekvestar) na teret i trošak poslovnog poduzeća.

§ XIII.

Provedba tih odredaba pripada uz isključenje sudbenog postupka isključivo pred upravne oblasti.

U Budimu, 20. travnja 1868.

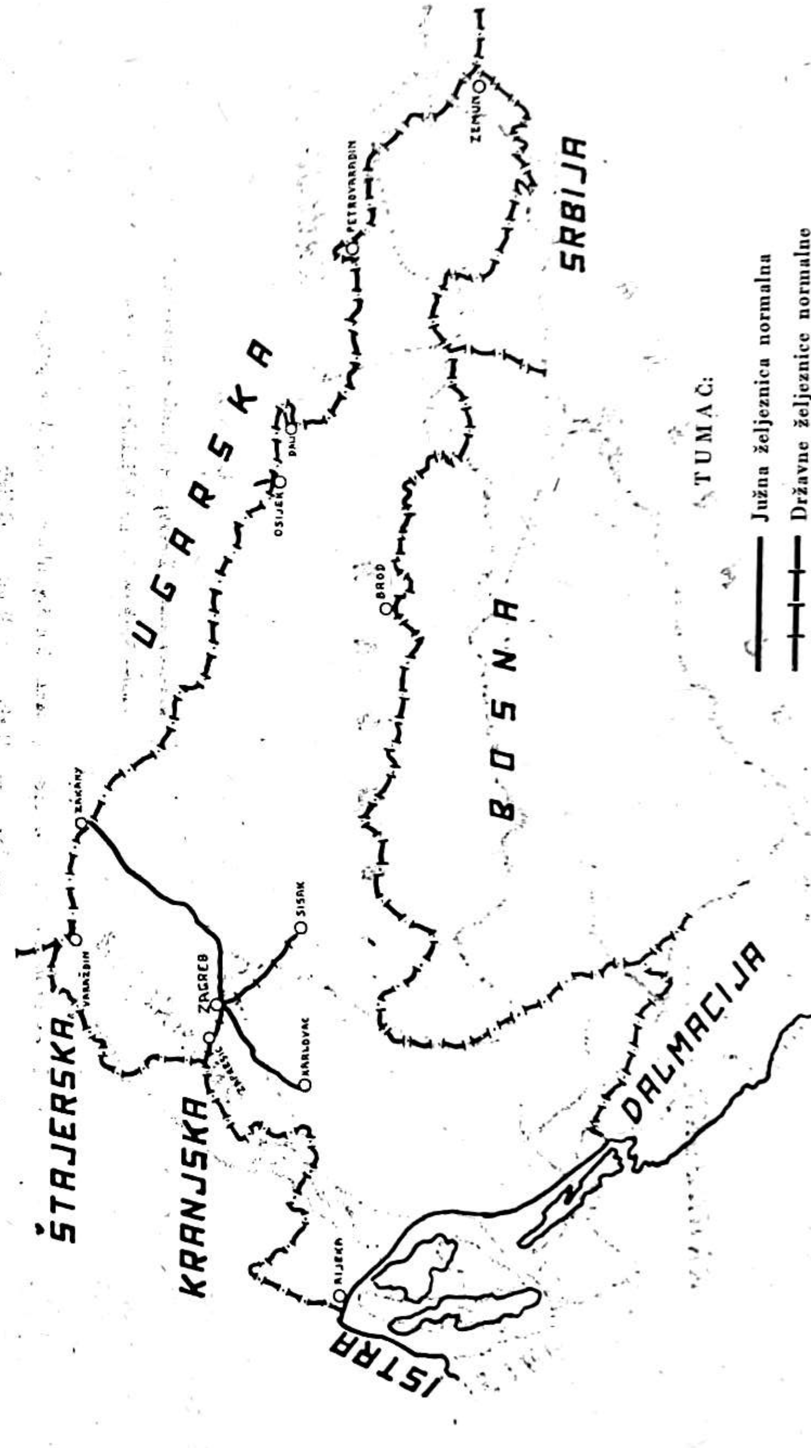
Grof Miko v. r.

Za ispravnost službenog prijepisa

Boro v. r. uredski činovnik.

Prilog 9.

PREGLEDNA KARTA ŽELJEZNIČKIH PRUGA U HRVATSKOJ IZGRAĐENIH IZMEĐU 1862. i 1870. GODINE



TUMAČ:

Južna željeznica normalna

Državne željeznice normalne

U vremenu od 1862. do 1870. g. zaključno izgrađene su slijedeće pruge:

1. Zagreb, južni kol. — Zaprešić
2. Zagreb — Gjekenice, drž. granica,
3. Drnje dravska obala — Zakány.
4. Osijek — hrv. granica premu Villány,
5. Dalj — Erdut,
6. Zagreb — hrv. granica kod Luduča,
7. Zagreb — Sisak,
8. Zagreb — Karlovac,

Izradio: Zvonimir Jelinović

Prilog 10.

PREGLEDNA KARTA ŽELJEZNIČKIH PRUGA U HRVATSKOJ 1880. GODINE

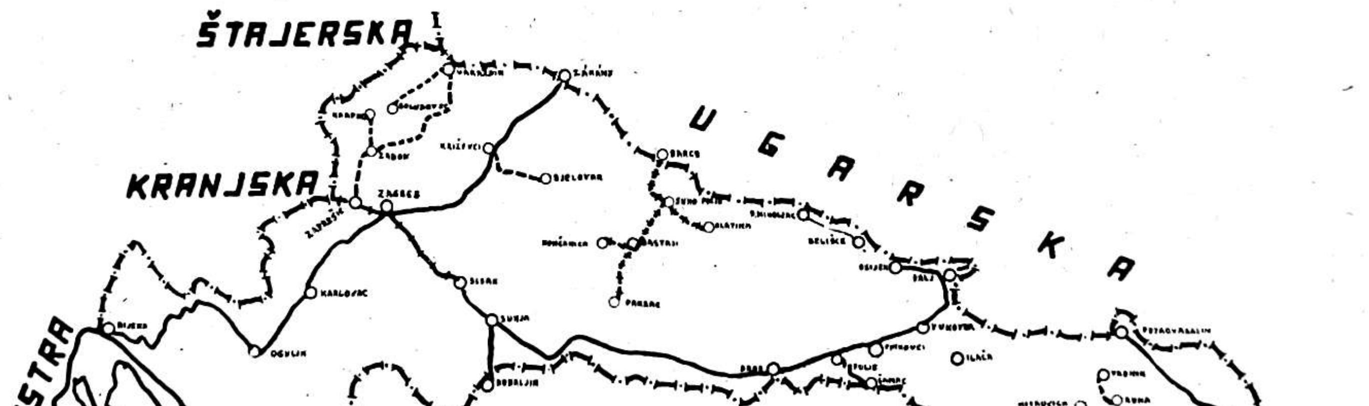
U vremenu od 1871. do 1880. g. zaključno izgrađene su slijedeće pruge:

1. Karlovac — Rijeka, 2. Brod — Osijek.

Izradio: Zvonimir Jelinović

Prilog 11.

PREGLEDNA KARTA ŽELJEZNIČKIH PRUGA U HRVATSKOJ 1890. GODINE



U vremenu od 1881. do 1890. g. zaključno izgrađene su slijedeće pruge:

1. Sisak — Brod,
2. Sunja — Dobrljin,
3. Mitrovica — Savska obala,
4. Petrovaradin — Zemun,
5. Striživojna Vrpolje — Šamac,
6. Zaprešić — Varaždin,
7. Zabok — Krapina,
8. Varaždin — Golubovec,
9. Ruma — Vrdnik,
10. Pakrac — Barcs,
11. Suho Polje — Slatina,
12. Bastaji — Končanica,
13. Bjelovar — Križevci,
14. Belišće — Donji Miholjac.

Izradio: Zvonimir Jelinović

Prilog 12.

PREGLEDNA KARTA ŽELJEZNIČKIH PRUGA U HRVATSKOJ 1900. GODINE

TUMAČ:

- Državne željeznice normalne
- Južna željeznica normalna
- Vicinalne željeznice u eksploataciji Južne željeznice
- Vicinalne željeznice normalne
- Privatne željeznice 1 m širine

U vremenu od 1891. do 1900. g. zaključno izgrađene su slijedeće pruge:

1. Vinkovci — Inđija,
2. Borovo — Vukovar,
3. Našice — hrvatska granica,
4. Dugo Selo — Novska,
5. Banova Jaruga — Pakrac,
6. Nova Kapela Batrina — Osijek,
7. Pleternica — Požega
8. Vinkovci — Brčko,
9. Donji Miholjac — Noskovci,
10. Belišće — Prandanovci,
11. Bjelovar — Virovitica,
12. Caprag — Sisačka skladišta.

Izradio: Zvonimir Jelinović

Prilog 13.

PREGLEDNA KARTA ŽELJEZNIČKIH PRUGA U HRVATSKOJ 1910. GODINE

TUMAČ:

- Državne željeznice normalne
- Južna željeznica normalna
- Vicinalne željeznice u eksploataciji Južne željeznice
- Vicinalne željeznice normalne
- Privatne željeznice 1 m širine
- Privatne željeznice dužine 76 m

U vremenu od 1901. do 1910. g. zaključno izgrađene su slijedeće pruge:

1. Caprag — Karlovac,
2. Strizivojna Vrpolje — Osijek,
3. Vinkovci — Županja,
4. Ruma — Klenak,
5. Orahovica — Voćin,
6. Zagreb — Samobor,
7. Belišće — Osijek,
8. Humnjani — Drenovac,
9. Petrovaradin — Beočin,
10. Kloštar — Virje,
11. Osijek — Vinkovci (preko Gaboša),
12. Mislavac — Orahovica.

Izradio: Zvonimir Jelinović

Prilog 14.

… KARTA ŽELJEZNIČKIH PRUGA

…SKOJ 1918 GODINE

Prilog 14.

Izradio: Zvonimir Jelinović

U vremenu od 1911. do 1918. g. izgrađene su slijedeće pruge:

1. Zabok — Gornja Stubica,
2. Ogulin — Plaški — Vrhovine,
3. Šid — Sremska Rača,
4. Ilača — Vukovar,
5. Požega — Velika,
7. Pavlovac Dražica — Grubišno Polje
6. Bjelovar — Garešnica,
8. Karlovac — Bubnjarci,
9. Virje — Koprivnica.

KNJIŽNICA NOO MEDVEŠČAK • ZAGREB •

Tehnička redakcija
Radoslava N. Horvata

Korekturu izvršio
Dr. Ivan Ilić

Štampano u tiskari
Izdavačkog zavoda Jugoslavenske akademije

Strojni slog Vj. Škaberna i B. Pešek

Prelom Milan Glogovšek

Štampali B. Staroveški, Vj. Čepin i M. Potočnjak

Uvezano u knjigovežnici
Izdavačkog zavoda Jugoslavenske akademije

28-06-2021			
05.10.11.			
11-05-2023			
08-09-2025			
17-10-2025			

Narodne novine d.d., Zagreb — (121) 110745
Oznaka za narudžbu: **UT-XI/11-10**

05 Opći fond
050044119

Knjižnica Medveščak
656
GOR
r
050044119 / 57.107